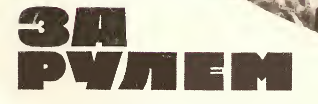
СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ—ПОСЛАНЦЫ ДРУЖБЫ





5 · май 1967





В ОБЪЕКТИВЕ — СПАРТАКИАДА

IV СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР
1917
1967

Юноша и девушка в стремительном движенки словно застыли перед флагом. Рядом — чеканные цкфры: 1917—1967. Это знакомая всем эмблема IV юбилейиой Спартакиады народов СССР, посвященной пятидесятилетию Советсиого государства. Миллионы физкультурников встали под ее стяги, и в их числе представители технических видов спорта, культивируемых нашим оборонным Обществом. Упорио готовились к ответственным стартам автомобилисты и мотоциклисты, чтобы в составе сборных команд достойно защитить спортивную честь своих республик, подарить Родине к юбилею новые достижения.

На этих снимках представлены три вида автомобильных и три — мотоциклетных соревнований, входящих в программу Спартакиады.

Фото О. Сизова и А. Цитовича (ТАСС), В. Бровко, А. Войчука и М. Эбра.





ЖЕЛАЕМ БОЛЬШИХ УСПЕХОВ УЧАСТНИКАМ РЕШАЮЩИХ СТАРТОВ СПАРТАКИАДЫ!





ДОСААФ — 50-ЛЕТИЮ ОКТЯБРЯ

Генерал-лейтенант Н. ДЕМИН,
первый заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР,
Герой Советского Союза

Отшелестели на весеннем ветру красные первомайские флаги, отгремел артиллерийский салют в честь двадцать второй годовщины со дня великой победы, одержанной над фашистской Германией, и советские люди — снова в цехах, забоях, шахтах, у мартеновских печей, на стройках, за рулем автомобиля и трактора, в институтах, лабораториях... Свои трудовые достижения они посвящают приближающемуся пятидесятилетию Советского государства.

Миллионный трактор, сошедший с конвейера Харьковского завода,— в честь Октября. Пятимиллионную машину с прославленной маркой «ГАЗ» горьковские автомобилестроители подарили Октябрю. Сверхплановые тонны нефти, угля, стали, чугуна — в честь Октября. Да разве перечислишь все подарки, которые подготовили и готовят наши люди Родине! «Юбилейному году — ударный труд!», «Юбилейному году — богатый урожай!», «Ни одного отстающего рядом!» — вот девизы трудящихся. Подготовка к празднику еще полнее и ярче раскрывает историческое значение наших свершений во всех областях жизни, с новой силой подчеркивает верность советского народа революционным и трудовым традициям. Сейчас весь мир видит, что полувековой юбилей нашего государства — это торжество великих ленинских идей, мудрой политики Коммунистической партии, ведущей советскую страну от победы к победе.

В эти дни, отмеченные высоким патриотическим энтузиазмом советских людей, делегаты VI всесоюзного съезда оборонного Общества рапортуют Центральному Комитету партии и Советскому правительству: за годы, отделяющие нас от предыдущего съезда, в ДОСААФ произошли заметные изменения к лучшему. Общество значительно выросло численно, окрепло организационно. Деятельность его все больше приобретает живой, конкретный, целеустремленный характер. Теперь она больше, чем когда-либо, подчинена интересам народного хозяйства, задачам укрепления обороны Родины. Это прямой результат выполнения постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)».

К своему VI съезду оборонное Общество пришло обогащенное опытом военно-патриотического воспитания советских людей, в частности нашей молодежи. Теперь оно располагает замечательными кадрами пропагандистов, умелых воспитателей. Это представители советской интеллигенции, инженеры, техники, передовики производства, офицеры и генералы запаса. Готовясь достойно встретить 50-ю годовщину Советской власти, они усилили военно-патриотическую пропаганду среди населения, неустанно разъясняют молодежи всемирно-историческое значение Октября, на конкретных фактах и примерах показывают все возрастающую мощь наших Вооруженных Сил.

В дни подготовки к 50-летию Октября, когда все более нарастает политический и трудовой подъем среди советских людей, создаются особо благоприятные условия для военно-патриотического воспитания молодежи. Возьмите, например, наши штатные и спортивно-технические клубы. Сюда приходят тысячи юношей и девушек, чтобы получить технические специальности. Здесь открывается широкое поле деятельности для пропагандистов, воспитателей. Встречи с героями войны и труда, ветеранами революции, воинами армии и флота, рассказы о мужестве и отваге людей старшего поколения, яркая пропаганда героических традиций народа и его армии помогут воспитать у молодежи сознание своего долга перед социалистическим Отечеством, ответственность за его защиту, еще большее стремление к овладению военными и военно-техническими знаниями.

Активисты ДОСААФ могут и должны развернуть военно-патриотическую работу повсюду — на предприятиях, в колхозах и совхозах, в институтах, техникумах, средних школах, профессионально-технических училищах.

И эта работа ведется во все возрастающих масштабах. Комитеты ДОСААФ совместно с комсомолом проводят в юбилейном году ряд увлекательных и весьма полезных военно-патриотических мероприятий. Одним из них является Всесоюзный поход комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, посвященный 50-летию Советского государства. Лето — благодатная пора для энтузиастов-следопытов. Надо обеспечить самое массовое участие юношей и девушек в этом походе. Чтобы он был более полезным, интересным, следует усилить военно-прикладной элемент, ввести такие условия, как ориентирование на местности, установление радиосвязи между отрядами, проведение военизированных игр, военно-спортивных соревнований и т. п.

Составной частью Всесоюзного похода, как и раньше, будет автомоторалли «Родина», а также Всесоюзное ралли «Дружба народов» с финишем в городах-героях Севастополе, Ленинграде, Волгограде и в Комсомольске-на-Амуре. Начинаются старты Всесоюзной мотоэстафеты под девизом «Комсомол — Октябрю».

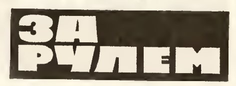
Экскурсии и походы к местам героических сражений, эстафеты и автомотопробеги, встречи с ветеранами революции, героями войн и труда, сооружение памятников на могилах воинов, павших смертью храбрых в боях за Родину, создание комнат, музеев боевой славы — все это имеет высокую цель: растить юношей и девушек в духе коммунистических идеалов, в духе пламенного советского патриотизма.

Качественно новыми показателями в обучении кадров массовых технических профессий для народного хозяйства и обороны страны нам предстоит встретить 50-ю годовщину Октября. Как известно, предыдущий съезд Общества принял обязательство готовить в год не менее одного миллиона различных технических специалистов. С этими обязательствами мы справились успешно. Только за полтора последних года в автомотоклубах, на курсах, в школах ДОСААФ прошли обучение свыше двух миллионов человек. Каждый четвертый юноша, призываемый на военную службу, имеет военно-техническую специальность, приобретенную в ДОСААФ. Наши воспитанники водят танки и бронетранспортеры, колесные и гусеничные машины, пилотируют самолеты, управляют двигателями речных и морских судов, совершают прыжки с парашютом. Чуть ли не каждый второй шофер и бо́льшая часть мотоциклистов в стране — выпускники курсов, школ, автомотоклубов Общества.

Однако даже такими важными показателями довольствоваться мы сейчас не можем. Жизнь требует большего. Да и возможности у ДОСААФ теперь иные. За последние годы в большинстве учебных организаций значительно улучшилась материальная база. Если до V съезда мы буквально по пальцам могли пересчитать количество построенных домов технической учебы, автодромов, стрельбищ, то теперь благодаря помощи партийных, советских, хозяйственных организаций, в результате умело поставленного хозрасчета капитальное строительство приняло широкий размах.

Побывайте хотя бы на Украине — и вы убедитесь в этом. Там в шестнадцати областных и ста двадцати четырех районных центрах воздвигнуты дома технической учебы — просторные, удобные здания. Широко развернулось строительство в

За нашу Советскую Родину!



№ 5 - май - 1967

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

ряде областей РСФСР, в Армении, Белоруссии, Молдавии, республиках Средней Азии, Закавказья и Прибалтики.

Дом технической учебы — целый учебно-спортивный комбинат, где размещаются авто-, мото-, радио-, стрелковый клубы. Большинство из них все полнее и полнее оснащаются современными учебно-техническими средствами, имеют хорошо оборудованные классы, красные уголки, комнаты боевой славы. Поблизости — гаражи, мастерские, стоянки для автомобилей и мотоциклов, моечные пункты. Теперь почти вся наша учебная техника «под крышей», а больше половины учебных организаций имеет отапливаемые гаражи.

Лучшим подарком к юбилею Советского государства будет высокое качество подготовки специалистов. Улучшать идейное, военно-патриотическое воспитание молодежи, внедрять новые технические средства в практику обучения — тренажеры, кинофильмы, программированные устройства, шире развивать рационализацию, изобретательство в автомотоклубах, повышать методическое мастерство преподавательского, инструкторского состава, бороться за образцовые учебные организации — долг комитетов, советов клубов, всей общественности ДОСААФ.

Сейчас настало такое время, когда ДОСААФ может взять на себя новое обязательство: каждому юноше, готовящемуся к службе в армии, дать минимум военно-технических знаний. Большую роль в этом важном деле, кроме клубов, призваны сыграть учебные пункты, создаваемые на предприятиях, в колхозах, совхозах, учебных заведениях. Они уже хорошо себя зарекомендовали, став одной из самых массовых форм первоначальной технической подготовки призывной и допризывной молодежи.

В юбилейном году мы должны расширить сеть учебных пунктов, активизировать их деятельность, помочь молодым людям приобрести военные знания, добиваться, чтобы каждый юноша, уходящий служить в армию, сдал нормативы спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины».

Защита Родины... Те, кому предстоит надеть солдатскую шинель, взять в руки оружие, управлять грозной боевой техникой, до конца выполнят свой долг, станут отличниками армии и флота, если они, наряду с глубокими техническими знаниями, еще до военной службы получат хорошую физическую закалку, приобщатся к военно-прикладным видам спорта.

Наше оборонное Общество призвано растить молодых людей — сильных духом, умелых, мужественных. Этому способствуют занятия военно-техническими видами спорта. 25 миллионов человек, принявших участие в стартах III Всесоюзной спартакиады (1964—1965 гг.), 2 миллиона 600 тысяч разрядников, свыше двух тысяч мастеров спорта, подготовленных в ходе этой спартакиады, — показатели успешного развития технических видов спорта, значительное место среди которых занимают спорт мотоциклетный и автомобильный.

Хорошие темпы набирает IV летняя Спартакиада народов СССР, посвященная 50-й годовщине Великого Октября. Как известно, наряду с олимпийскими, в программу Спартакиады включены и технические виды спорта. Уже в первом этапе 13 миллионов юношей и девушек — членов Общества — участвовали в мотоциклетных, автомобильных и многих других состязаниях, более одного миллиона из них стали разрядниками. Второй этап — финальные соревнования в союзных республиках — начинается в июне. Большинство сборных команд районов и городов, краев, областей и автономных республик выйдет на старты второго этапа, как говорится, в полной форме. Мы надеемся, что ныне будут обновлены многие областные, краевые и республиканские рекорды.

Всесоюзные соревнования, которые во второй половине июля завершат финальный этап IV Спартакиады народов СССР, станут большим спортивным праздником, посвященным юбилею Советского государства.

Комитеты, федерации, секции, автомотоклубы стремятся ознаменовать 50-летие Октября дальнейшим повышением массовости технических видов спорта, подготовкой новых отрядов мастеров, разрядников, рекордсменов. Одна из важнейших задач состоит также в том, чтобы шире и активнее заняться строительством спортивных сооружений — постоянных кроссовых трасс, мототреков, гаревых дорожек, кордодромов, мотобольных полей. Создание хорошей спортивно-технической базы явится серьезным стимулом к подъему военно-спортивной работы в стране.

Вместе со всем советским народом многомиллионное общество патриотов готовится достойно встретить 50-летие Великого Октября. Дальнейший размах предоктябрьского социалистического соревнования, настойчивая работа по претворению в жизнь решений VI съезда ДОСААФ, многие тысячи вновь подготовленных технических специалистов, идейно закаленных, мужественных защитников Родины — все это и будет подарком оборонного Общества славному юбилею Советского государства.

Одиннадцатая звезда



На снимке: Павел Кондратьевич Лебедев (справа) принимает поздравления своих друзей, водителей-миллионеров Петра Григорьевича Жабенко (слева) и Георгия Даниловича Смагина.

К посадочным платформам, от которых уходят в дальние рейсы — на Киев, Харьков, Симферополь — автобусы ЗИЛ-127, плавно подкатила очередная машина. Все увидели на ее борту ниже окон нарисованные в ряд яркие пятиконечные звезды.

— Раз, два, три... десять, — подсчитал кто-то из пассажиров. — Здорово! Значит, миллион километров!

— Да я его знаю! — воскликнул другой, вглядываясь в лицо водителя. — Это же Лебедев, ездил с ним. Всегда привезет автобус точно по графику.

Многим известен этот автобус из Днепропетровска под номером ЧЯ 54-67 и его шофер Павел Кондратьевич Лебедев. За рулем он уже треть века, из месяца в месяц, из года в год перевыполняет производственные задания. Экипаж за семилетку сэкономил более четырех тысяч рублей. Его рейсовая машина — одна из лучших на автомобильных трассах Украины.

Конечно, за всем этим — большой труд, умелая эксплуатация техники, мастерство вождения. Вот почему товарищи по работе избрали шофера заместителем секретаря партбюро парка, а на борту ЗИЛа — десять звезд, каждая за сто тысяч километров пробега.

Недавно еще одной звездой — Золотой — отмечен труд водителя. Указом Президиума Верховного Совета СССР Павлу Кондратьевичу Лебедеву присвоено самое почетное в нашей стране звание Героя Социалистического Труда.

Ю. СЕРАДСКИЙ

г. Днепропетровск

Двадцать два года прошло с тех пор, как в нашем календаре появилась еще одна дата, отмеченная красным цветом, — славный Праздник Победы. За это время найдены тысячи, десятки тысяч имен ранее неизвестных героев, не щадивших жизни для свободы и независимости своей Родины. И все же далеко не обо всех воинах, прославивших социалистическое Отечество, еще знают наши люди.

Назовите их имена — с таким призывом обратился генерал-лейтенант технических войск в отставке Н. В. Страхов и читателям нашего журнала в мае прошлого года («За рулем» № 5, 1966 г.). Один из старейших автомобилистов, руководитель автомобильных войск ряда фронтов в годы Великой Отечественной войны, Н. В. Страхов сообщал, что, по его данным, пока известны имена тринадцати фронтовых шоферов, которым присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Это В. К. АРТЮХ, П. Д. ЗАЛЕСОВ, И. М. ИЛЬИНЫХ, А. Г. КАЙДА, В. М. ЕФИМОВ, А. И. ГРИВЦОВ, Ф. И. ЗЕМЛЯНЫХ, В. Н. ТЕРЛЕЦКИЙ, П. И. НАЗАРЕНКО, Д. М. ПЕРОВ, И. Ф. РУСИН, И. А. САМОДЕЕВ, Д. Ф. РЗЯНИН. О некоторых из них, в частности о В. К. Артюхе, А. И. Гривцове, В. Н. Терлецком, журнал «За рулем» в разное время опубликовал очерки. Подробности боевых подвигов, послевоенные судьбы большинства водителей — Героев Советского Союза еще недостаточно известны. Да и список, опубликованный нами, нельзя считать исчерпывающим.

Сегодня с рассказом о бывшем водителе «катюши» Герое Советского Союза И. Ф. Русине выступает подполковник Н. П. Кириллов, старший преподаватель Рязанского военного автомобильного училища. В последующих номерах журнала мы продолжим рассказы о героях-водителях.

Встреча с героем

Не покривлю душой, если скажу: всем, кто прошел войну, хочется, чтобы и сыны наши до конца поняли мужество советского солдата в годы Великой Отечественной.

Служу я в Рязанском военном автомобильном ордена Красной Звезды училище. Каждый год приходят к нам новички из автомотоклубов ДОСААФ, с заводов и полей. Ребята физически крепкие, со средним образованием, знакомые с техникой. И как же нам, старым солдатам, дорог глубокий интерес молодых к подвигу воинов-автомобилистов, совершенному в дни беспримерной битвы за Родину! Наши курсанты стараются узнать боевые биографии водителей-героев. Так что можете представить, с каким чувством поехал я для встречи с одним из них.

Только поезд прибыл в Сочи, прямо с вокзала направился я в легковой таксомоторный парк. Спрашиваю:

— Можно увидеть вашего водителя, героя войны...

Мне и договорить не дали:

— Пожалуйста, — отвечают и показывают стенд с портретами солдат-ветеранов. — Их у нас, наверное, на целое боевое подразделение наберется. Выбирайте любого...

Откровенно говоря, я несколько опешил — смотрю на многочисленные ряды фотографий, читаю короткие надписи. Верно, не простой тут таксомоторный парк, а прямо-таки гвардейский: механик Харитонов Василий — Герой Советского Союза, танкист; Ковалев Виктор — гвардии лейтенант, в войну награжден многими боевыми наградами, а недавно — медалью «За трудовую доблесть»; водитель Кравцов Валентин — танкист, кавалер трех орденов, член горкома КПСС; бригадир шоферов Учадзе Аркадий — гвардии старший лейтенант, отмечен орденами Красного Знамени, Александра Невского, Красной Звезды; бригадир шоферов Киселев Николай — сержант, за бои награжден медалями, за мирный труд — орденом «Знак почета», депутат районного Совета; Елкина Нателья — гвардии старший сержант, кавалер многих правительственных наград, сейчас секретарь партбюро таксомоторного парка...

И еще много фотографий, все не перечислишь.

— Товарищи, — обратился я к людям, стоявшим рядом, — вижу, фронтовики не подкачали, один лучше другого. Только вот не заметил я портрета того, из-за кого приехал к вам, — Ивана Федоровича Русина.

— Смотрите, — сказали мне с гордостью, — вот он, наш Иван.

С фотоснимка прямо в глаза глянул мне младший сержант с Золотой Звездой на груди. Под фотографией подпись: шофер, ударник коммунистического труда, производственный план 1966 года выполнил на 137,8 процента.

В тот день Русин не работал. Встретились мы с ним у него дома. Человек он рослый, широкоплечий. Конечно, выглядит не так молодо, как там, на фотографии, еще в гимнастерке с погонами: теперь уже сын его среднюю школу заканчивает. Но глаза Ивана Федоровича смотрят так же помолодому — открыто, прямо. И карие глаза эти теплеют, когда вспоминает он товарищей по боевым делам.



И. Ф. Русин.

Войны, как говорится, хлебнул он сполна. С июня 1941 года, с Литвы, где служил водителем в саперном батальоне. В пехотном строю дрался с фашистами под Полоцком, был тяжело ранен в руку и ногу. В 1942-м — в гвардейских минометных частях бился за родную свою Кубань, приходилось и выходить из окружения. В 1943-м участвовал в боях на Таманском полуострове, в поддержке десанта под Керчью. В 1944 году сражался за освобождение Белоруссии. В 1945-м — ожесточенные бои на подступах к Кенигсбергу, под Данцигом.

Среди военных шоферов, удостоенных звания Героя Советского Союза, больше всего водителей реактивных «катюш» — предшественниц современных могучих ракетных автомобилей-тягачей. Водитель боевой машины 43-го гвардейского минометного полка Иван Федорович Русин — один из них.

...Лето 1944 года. Советские воины, обойдя с севера заболоченные районы Полесья, прорвались в глубокий тыл врага, перерезали гитлеровцам пути отхода. На подступах к городу Барановичи враг ожесточенно сопротивлялся. Для отражения бешеных контратак 6 июля под Большими Жуховичами гвардейцы вывели «катюши» на прямую наводку. Пулеметный огонь повредил машину Русина. Он выскочил из кабины, буквально под ливнем пуль быстро устранил повреждение. Сел за руль, успел выдвинуть автомобиль на позицию. Огненный залп — приблизившийся к ним фашистский танк и целый взвод гитлеровцев исчезли в пламени...

На следующий день в районе Медзеневичи враг решил разделаться с ненавистными для него «катюшами». Во ржи близ дороги притаились фашистские автоматчики. И вот — внезапный шквальный огонь по колонне наших реактивных установок. Иван Русин не растерялся, сумел развернуть автомобиль в нужном направлении, и расчет дал залп по гитлеровцам почти в упор... Оставшиеся в живых автоматчики бросились в атаку, стремясь захватить грозные машины. Зарядить установку времени уже не было. Тогда Иван круто повернул автомобиль и, направив его навстречу гитлеровцам, увеличил скорость. Автоматным огнем, гранатами расчет «катюши» уничтожил полтора десятка фашистских автоматчиков.

Самый тяжелый бой Иван Русин выдержал 27 июля около Верполе. «Катюши» отражали контратаку противника. Гитлеровцам удалось близко подойти к гвардейской машине и открыть ураганный огонь. Упал замертво командир взвода, четверо из боевого расчета тяжело ранены. Одно только понимал в тот миг водитель — он обязан отомстить за друзей! Успел повернуть установку в сторону врага и сам дал залп. Увидел, как загорелись два фашистских танка, как бежали в панике оставшиеся в живых гитлеровцы. В этом бою Ивана контузило. Превозмогая боль, коммунист Русин с честью выполнил свой воинский долг: вывел автомобиль, раненых товарищей доставил к своим...

Перед отъездом из Сочи я снова побывал у таксистов. Теперь уже не по фотографиям, а лично познакомился со многими бывшими фронтовиками, которые и сейчас в строю — своим честным трудом, глубоким знанием техники, безукоризненным обслуживанием пассажиров показывают пример молодежи.

Когда мы прощались, Иван Федорович Русин взял лист бумаги и написал нашим курсантам: «Учитесь отлично, крепите боевое товарищество. Будьте всегда начеку».

Выполняем Ваше доброе пожелание, Иван Федорович. В Рязанском автомобильном воспитывается достойная смена автомобилистов!

Подполковник Н. КИРИЛЛОВ

Сочи — Рязань



Если заглянуть в завтра...

Перенесемся мысленно в 1970-й год. С конвейеров наших автозаводов каждый день сходит более чем по две тысячи легковых автомобилей. Они заполняют улицы городов, автомобильные дороги. Среди грузовиков преобладают автопоезда: тягачи с полуприцепами или прицепами. Вообще состав грузового парка очень разнообразен: автомобили малой грузоподъемности, средней, большой и, наконец, сверхвысокой грузоподъемности, причем, как правило, специализированные. И много автобусов: быстроходных, комфортабельных, для междугородного сообщения и туристские, городские большой вместимости.

Так выглядит картина, иллюстрирующая развитие автомобильной промышленности за пятилетку. Оно уже идет по принципиально новому пути. Ведь за такой короткий срок, как пять лет, увеличить выпуск грузовиков почти в полтора раза и легковых автомобилей в три с половиной — четыре раза, сохранив прежнюю организацию производства, нецелесообразно. И вот почему.

Еще совсем недавно автомобили почти полностью производились несколькими заводами. Там изготовлялись все основные узлы, детали и агрегаты и велась сборка. На каждом таком заводе номенклатура деталей была чрезмерно широкой. Это сдерживало рост производительности труда и удорожало автомобили. В новой пятилетке большое внимание уделяется специализации и кооперированию производства. Начато большое строительство специализированных предприятий. Их назначение — изготовление заготовок массовых деталей, отдельных агрегатов автомобиля. Поясним это на примере. Известно, что Горьковский автозавод прекратил производство двигателей для «Волги». Ими, а также двигателями для ГАЗ-53 теперь снабжает его построенный близ Горького Заволжский моторный завод. Или другой пример. Двум крупнейшим автозаводам страны — ЗИЛу и ГАЗу — предстоит в ближайшие годы передать производство некоторых узлов и запасных частей к старым моделям на специализированные заводы. Освобождающиеся производственные площади на головных заводах предполагается использовать для увеличения выпуска грузовиков ЗИЛ-130 и ГАЗ-53А. В результате будет больше не только автомобилей, но и деталей и узлов для запасных частей.

Всего в текущем пятилетии предусмотрено реконструировать и построить более 60 специализированных предприятий, предназначенных для изготовления деталей и агрегатов. Вот, например, некоторые из них. Это заводы гильз и поршней в Центральном районе, карданных валов и рулей в Белоруссии, клапанов в Челябинске, рессор на Украине и на Урале, тормозов в Мордовской АССР.

Выгоды здесь налицо. Появятся реальные возможности значительно увеличить выпуск, снизить себестоимость, наиболее эффективно использовать специальное оборудование. Эти предприятия благодаря ограниченной номенклатуре продукции и высокому уровню механизации и автоматизации производственных процессов не потребуют значительного числа рабочих и могут быть размещены в небольших и средних городах.

Не случайно пятилетний план развития автомобильной промышленности предусматривает использовать более двух третей всех капиталовложений для создания специализированных предприятий и лишь одну треть для завершения реконструкции так называемых комплексных автозаводов.

Будет доведен до проектной мощности Минский автозавод. С его конвейеров станет сходить больше восьмитонных дизельных грузовиков семейства МАЗ-500, способных работать в составе автопоездов грузоподъемностью 14—16 тонн.

Намного увеличится выпуск 12-тонных машин на Кременчугском заводе. На базе их предполагается создание автопоезда грузоподъемностью 22—24 тонны. Благодаря реконструкции и расширению Белорусского автозавода резко увеличится производство 27-тонных самосвалов. Кроме того, намечено освоить изготовление самосвалов грузоподъемностью 40 тонн и более.

Все возрастающие с каждым годом потребности в перевозках мелких партий грузов как в городе, так и в сельской местности, будут удовлетворяться фургонами и бортовыми автомобилями грузоподъемностью 0,8—1,2 тонны. Их выпуск предполагается увеличить на Ульяновском, а также на создаваемом сейчас Ереванском автозаводах. Микрогрузовики-фургоны (0,3—0,4 тонны) будут производиться на базе «Москвича» и «Запорожца».

Среди задач, которые стоят перед автомобильной промышленностью в пятилетке, особое место занимает развитие легкового автомобилестроения. Темпы его очень велики. Основными типами машин, предназначенных для индивидуального пользования, по-прежнему останутся «Москвич» и «Запорожец».

Как же решаются эти задачи?

Достигнет своей проектной мощности Запорожский завод «Коммунар». Производство микролитражек «Запорожец» увеличится до 150 тысяч в год. Реконструируется и расширяется Московский завод малолитражных автомобилей. На площадке рядом с его нынешними цехами вырастут новые корпуса. После реконструкции из ворот МЗМА будет ежедневно выходить свыше 600 «Москвичей». Кооперируясь с ним, эти же автомобили начал выпускать Ижевский машиностроительный завод, продукция которого — мотоциклы ИЖ — хорошо известна в нашей стране и за рубежом. А двигатели для ижевских автомобилей станет поставлять специализированный завод. С конвейеров ГАЗа и УАЗа сойдет гораздо больше автомобилей класса «Волги» и УАЗ-469. Параллельно с выпуском «Волги» на ГАЗе начнется изготовление новой модели совершенного и комфортабельного легкового автомобиля с более мощным двигателем — ГАЗ-24. На Луцком заводе в Украинской ССР полным ходом идет подготовка к производству микролитражного вездехода с обоими ведущими осями, предназначенного для сельской местности.

Справиться с широкой программой развития легкового автомобилестроения, рассчитывая только на действующие заводы, конечно, невозможно. Должны вступить в строй новые предприятия. Как известно, принято решение о строительстве в городе Тольятти крупнейшего в стране завода малолитражных автомобилей. Когда он достигнет проектной мощности, каждый день из заводских

ЮБИЛЕЙНАЯ МЕДАЛЬ — БелАЗу



Это один из представителей семейства могучих белорусских самосвалов — БелАЗ-548. Фотокорреспондент Б. Трепетов запечатлел его на нынешней традиционной весенней ярмарке в Лейпциге, где он был удостоен тысячной, юбилейной золотой медали.

ворот будут выезжать около двух тысяч малолитражек.

Завод создается в новом, современном городе, расположенном на берегу Волги, в 65 километрах от Куйбышева, вблизи таких центров автомобилестроения, как Горький и Ульяновск.

В составе автозавода в г. Тольятти проектируется комплекс специализированных производств для изготовления заготовок, отдельных узлов и агрегатов, кузова и цех общей сборки автомобилей. В технологии будут использованы последние достижения мирового автомобилестроения. Научно-техническое сотрудничество в создании нового завода осуществляет с Министерством автомобильной промышленности СССР итальянский концерн ФИАТ.

Произойдут ли изменения в конструкции наших легковых автомобилей? Безусловно. Прежде всего, улучшатся их эксплуатационные качества. Все заводы работают сейчас над повышением экономичности, надежности, долговечности, комфортабельности и упрощением технического обслуживания. Уже в ближайшие годы автолюбители получат новые легковые автомобили, которые будут выгодно отличаться от выпускаемых сегодня.

Но не все зависит от самих автомобилестроителей. С увеличением количества машин, находящихся в индивидуальном пользовании, особенно остро встает вопрос об организации их технического обслуживания, ремонта и хранения, обеспечении горюче-смазочными материалами и запасными частями. Обо всем этом должны своевременно позаботиться планирующие органы.

Многого ждем мы от нефтеперерабатывающей промышленности. Ведь повышение октанового числа отечественных бензинов до 80—85 и улучшение качества моторных и трансмиссионных масел позволило бы существенно повысить экономичность двигателей и в два-три раза увеличить пробег автомобилей до капитального ремонта. Можно и нужно поднять качество резино-технических изделий. Шинники обязаны позаботиться о повышении долговечности шин, снижении их веса и сопротивления качению.

В долгу перед автомобилистами и химическая промышленность. Технический прогресс автомобилестроения немыслим без специальных полимерных материалов для подшипников, работающих в условиях ограниченной смазки, без морозо- и теплостойких пластмассовых деталей, высококачественных и долговечных лакокрасочных материалов. Неплохо было бы расширить их ассортимент.

В автомобилестроении, как и в других отраслях промышленности, найдут применение последние достижения отечественной и зарубежной науки и техники. Производство автомобилей будет развиваться на базе широкого внедрения новых, прогрессивных технологических процессов и оборудования.

В первом году пятилетки коллективы заводов справились с возложенными на них задачами. Успешно решаются они и сейчас, в юбилейном для нашего государства году. Автомобилестроители делают все для того, чтобы достойно встретить всенародный праздник — 50-летие Великого Октября.

А. АНДЕРС,
член коллегии Министерства автомобильной промышленности СССР

Родине — к юбилею

НОВЫЕ «МОСКВИЧИ»

Их фотографии были помещены в предыдущем номере нашего журнала.

«МОСКВИЧ-412» по внешнему виду мало чем отличается от модели «408». Но сходство у них только в крупногабаритных деталях кузова. Двигатель, трансмиссия, электрооборудование — новые.

Четырехтактный карбюраторный четырехцилиндровый двигатель «Москвича-412» имеет два угла наклона — в продольном и в поперечном направлении.

Рабочий объем — 1,5 литра; диаметр цилиндра — 82 мм; степень сжатия — 8,2; мощность — 75 л. с. при 5600—5800 об/мин; крутящий момент — 11,4 кгм при 3200—3800 об/мин.

Двигатель «Москвича-412» — совершенно новой, ранее не встречавшейся в нашем автомобилестроении конструкции. Главные его отличительные особенности в том, что распределительный вал вынесен из блока цилиндров в головку, применена полнопоточная система смазки, установлен воздушный фильтр с сухим элементом. Автомобиль, снабженный таким двигателем, легко развивает скорость до 140 км/час и имеет отличную динамику.

Разработана и выпускается новая модель с кузовом «универсал» — «МОСКВИЧ-426». Это легковая машина, которая может быть использована как грузо-пассажирская.

Автомобиль рассчитан на пять человек, включая водителя, или четыре человека и груз весом до 100 кг. Короче говоря, полная нагрузка равна 400 кг.

На «Москвиче-426» установлены одинаковые с моделью «408» двигатель и другие основные агрегаты. Рессоры у него короче и более жесткие.

Дверь багажника — двухстворчатая, с окном и замочной ручкой. Створки полностью раскрываются, когда занимают горизонтальное положение. Телескопический упор удерживает открытую верхнюю створку в горизонтальном положении. Нижняя удерживается двумя шарнирными ограничителями.

У машины красивый внешний вид.

УРАЛЬСКИЙ ВЕЗДЕХОД



Автомобили с маркой «Урал» уже завоевали признание в тех районах, где еще мало дорог с усовершенствованным покрытием. Выпускаемая для народного хозяйства модель «Урал-377» с колесной формулой 6 × 4 продолжает совершенствоваться. Сейчас разработан опытный образец модели «Урал-377М», «обутый» в широкопрофильные шины.

Четырехтактный V-образный восьмицилиндровый двигатель рабочим объемом 7000 см³ развивает мощность 180 л. с. при 3200 об/мин. Новый грузовик может перевозить по бездорожью до 8 тонн груза.

Широкопрофильные шины еще более улучшат проходимость машины, которая развивает максимальную скорость 88 км/час, расходуя при этом 45 л бензина на 100 км пути.

ЕРЕВАНСКИЙ ФУРГОН



Наша «автомобильная география» расширяется год от года. И вот уже на дорогах появились автофургончики ЕрАЗ-762 — первенцы Ереванского завода.

Новый фургон грузоподъемностью в одну тонну создан на базе известного рижского микроавтобуса РАФ-977Д. Кстати, латышские автомобилестроители оказали своим ереванским коллегам братскую помощь. Они не только прислали техническую документацию, но и направили в Ереван своих специалистов. Двигатель ЗМЗ-21А (Заволжского моторного завода) позволяет развить скорость 110 км/час. К достоинствам нового фургона следует отнести небольшую погрузочную высоту — всего 650 мм.

Подобные машины широко используются для транспортировки грузов в столовые, прачечные, ателье. Потребность в них очень велика. Ввод в строй нового завода поможет улучшить службу быта.

«РИГА-5»

Рижский завод «Sarkana Zvaigzne» взамен мотовелосипеда «Гауя» начал производство легкого мопеда «Рига-5» с двигателем Д-5 мощностью 1,2 л. с. У машины очень простая ходовая часть. Механические тормоза мопеда гарантируют быстрое торможение и безаварийную езду. Управление тормозом переднего колеса и дросселем установлено на правой стороне руля, рычаг сцепления — на левой. Чтобы затормозить заднее колесо, надо нажать на педаль в обратном направлении. Багажник расположен над задним колесом и рассчитан на 15 кг груза. Передняя вилка — телескопическая. Седло-подушка сделано из губчатой резины.

Рама, передняя вилка и щитки мопеда окрашены цветными эмалями. Некоторые детали покрыты хромом.

«Рига-5» успешно выдержала испытания на различных дорогах. Это удобное средство транспорта для города, а также для проселочных дорог. Емкость топливного бака (5,5 л) позволяет проходить довольно большие расстояния.

Максимальная скорость — 40 км/час, расход топлива 2 л на 100 км. Вес без заправки — 38 кг.

«Рига-5» — машина простая в эксплуатации.



ГОДЫ И ФАКТЫ

Каждый день приближает нас к великой дате — пятидесятилетию Советского государства. Дыхание всенародного праздника чувствуется повсюду — в жарких цехах и тихих лабораториях, на просторных полях и заполненных машинами улицах.

В эти дни мы с особой гордостью и уважением вспоминаем о делах наших дедов и отцов. И не случайно в редакционной почте все чаще встречаются такие просьбы: расскажите об основных фактах участия автомобилистов, мотоциклистов в Октябрьском вооруженном восстании, в гражданской и Великой Отечественной войнах, о том, как развивались автомобильная промышленность и автотранспорт страны за 50 лет Советской власти, каковы наиболее интересные вехи в деятельности Осоавиахима и его преемника — ДОСААФ.

Открывая новый раздел «Годы и факты», мы ставим своей целью в какой-то степени ответить на пожелания читателей. Оговоримся: нам вряд ли удастся соблюсти точную последовательность событий, возможно, многие заметки будут носить частный характер. Хронику «Годы и факты» мы рассматриваем как дополнение к другим материалам, которое поможет оживить страницы истории, интересующие автомобилистов и мотолюбителей.

В подготовке первых материалов большую помощь нам оказал один из старейших автомобилистов В. Л. Гогиш. Приглашаем всех читателей «За рулем» вместе с редакцией создать хронику участия автомобилистов, мотоциклистов в больших и славных делах советского народа, идущего к полувековому юбилею Советского государства.

● **1917 г., 3 АПРЕЛЯ.** По указанию Петроградского комитета партии большевиков два бронеавтомобиля и солдаты мастерских автобронедивизиона направлены для встречи на Финляндском вокзале В. И. Ленина. С броневика Владимир Ильич обратился к встречавшим его рабочим, солдатам и матросам с речью и окончил ее пламенным призывом: «Да здравствует социалистическая революция!»

● **1917 г., 15 АПРЕЛЯ, ПЕТРОГРАД.** В. И. Ленин выступил в Михайловском манеже на митинге солдат — водителей, пулеметчиков, механиков бронедивизиона. Ленин разоблачил империалистическую политику Временного правительства, призвал автомобилистов к поддержке Совета рабочих и солдатских депутатов.

● **1917 г., ОКТЯБРЬ, ПЕТРОГРАД.** Накануне вооруженного восстания в автомобильные части назначены комиссары большевики: в автобронедивизион — солдат электромеханик Г. Елин, в 1-ю и 3-ю запасные автороты — солдаты-шоферы Ф. Киселев, И. Самсонов, в 1-ю Центральную базу автогрузовых частей — Н. Терешин, в тыловые автомобильные мастерские — Н. Жильвис, в базу авто-санитарных отрядов — И. Сохацкий, в военно-автомобильную школу — П. Иванов.

В канун Октября солдатский комитет военно-автомобильной школы принял резолюцию, в которой говорилось: «Только власть Советов рабочих и солдатских депутатов может закрепить завоевания революции... Мы готовы в любой момент встать на борьбу с контрреволюцией и по первому зову Совета — на его защиту».

● **1917 г., 24 И 25 ОКТЯБРЯ, ПЕТРОГРАД.** 62 автомобиля автобазы Временного правительства переданы партии большевиков Революционным выборным комитетом шоферов и ремонтных рабочих базы.

Главный штаб Красной гвардии совместно с фабзавкомами мобилизовал весь автотранспорт, реквизировал частные автомобили; шоферы-красногвардейцы перевозили отряды, оружие, боеприпасы, принимали участие в боях и штурме Зимнего.

Путиловский завод направил в распоряжение ВРК 11 грузовых автомобилей с зенитными орудиями.

Рабочие Ижорского завода привели в Петроград 17 броневиков и автомобилей с пулеметами.

Солдаты 6-й автороты не подчинились приказу штаба военного округа перевозить подкрепления контрреволюционным юнкерам.

Общее собрание солдат 1-й запасной автороты приняло решение, в котором сказано: «Выражаем полное доверие и поддержку 2-му Всероссийскому съезду Советов и настаиваем на том, чтобы он взял власть в свои руки, как полновластный хозяин земли русской...»

● **1917 г., 26 И 27 ОКТЯБРЯ, МОСКВА.** ВРК мобилизовал автотранспорт. Автомобилисты активно участвовали в боях с контрреволюцией.

2-я запасная и 22-я отдельная автороты перешли в распоряжение Военно-революционного комитета; их примеру последовали все автомобильные части, расположенные в Москве.

Рабочие завода АМО вывели в помощь Красной гвардии и революционным солдатам 50 автомобилей.

Военные водители и красногвардейцы, шоферы с заводов и фабрик часто под огнем врага перебрасывали отряды, боеприпасы, продовольствие, эвакуировали раненых.

● **1917 г., 27—30 ОКТЯБРЯ, ПЕТРОГРАД.** Над колыбелью революции нависла опасность — наступают войска генерала Краснова. «...Держать наготове все автомобили, легковые и грузовые» — приказ ВРК.

50 автомобилей 1-й запасной автороты круглосуточно выполняли боевые задания. Все автомобили и мотоциклы 3-й запасной автороты действовали по распоряжениям Красносельского штаба Красной гвардии. Броневики мастерских автобронедивизиона сражались в районе Пулково. Более пятидесяти машин базы авто-санитарных отрядов обслуживали ВРК и боевые части. Тыловые ремонтные мастерские ночью ввели в строй отбитый у юнкеров броневик и отправили его в Смольный и вслед за ним — 20 отремонтированных автомобилей.



ШАССИ НОВОГО «ЗАПОРОЖЦА»

Эта статья — продолжение знакомства автолюбителей с новой моделью советского микролитражного автомобиля «Запорожец-966В», начатого журналом в № 11 за 1966 год. Тогда на наших страницах выступил главный конструктор Запорожского автомобильного завода «Коммунар» В. П. Стешенко. Заместитель главного конструктора С. Л. Дамьяно и начальник КБ кузовов А. И. Панченко рассказали более детально в № 3 журнала за этот год о кузове нового автомобиля.

Сегодня мы предоставляем слово начальнику КБ шасси Р. Б. КАМРАЗУ.

Разрабатывая узлы шасси нового «Запорожца», конструкторы использовали уже имеющийся на заводе опыт проектирования серийного автомобиля модели 965А, опыт создания других автомобилей малого класса. Мы старались по возможности полнее решить сложные и ответственные задачи — повысить надежность и долговечность узлов, удобства пассажирам, обеспечить безопасность движения, упростить профилактическое обслуживание автомобиля и снизить его объем. Немаловажным было и то, чтобы сохранить преемственность с узлами и агрегатами шасси «Запорожца-965А», положительно зарекомендовавшими себя в эксплуатации и производстве. При всем том надо было сохранить или в крайнем случае минимально увеличить вес автомобиля.

Посмотрим же, как все эти проблемы решены в новом автомобиле, и сравним с тем, что было в прежней модели.

Повышение надежности и долговечности узлов — задача номер один. В передней подвеске значительно улучшены упругие элементы. Этого удалось достичь, заменив семипластинные торсионы пятипластинными и двумя дополнительными пружинами. Пружины установлены по оси гидравлических телескопических амортизаторов.

Долговечность торсионов также увеличена — благодаря повышению качества поверхности торсионной полосы и вве-

дению дробеструйной обработки наружных пластин.

Шарнирные соединения поворотного кулака с рычагами подвески в новом автомобиле будут служить дольше, чем в машинах прежних выпусков. Конструкторы применили при их изготовлении иной способ — на смену шкворневому пришло бесшкворневое соединение с герметичным уплотнением резиновыми чехлами.

Испытания, которым подвергали новую машину в процессе ее создания и доводки, показали, что рулевой привод стал еще более надежным. Срок службы шаровых соединений рулевой трапеции до момента появления ощутимого люфта значительно возрос. Это достигнуто введением надежной защиты шарнира от грязи при помощи резинового чехла измененной конструкции и вкладышей шарнира из более износостойкой пластмассы. Полиуритан здесь заменил капрон.

Взаимное положение шаровых шарниров, соединенных с маятниковым рычагом трапеции, выбрано таким, что в несколько раз уменьшились нагрузки, действующие на опоры маятникового рычага. Это позволило применить в качестве опор рычага резиновые втулки, не требующие смазки, и практически исключить люфт в соединении.

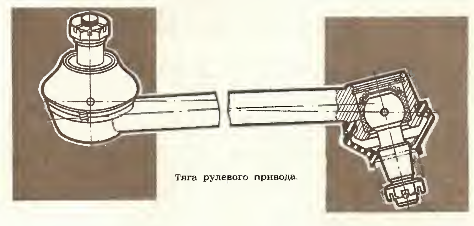
Дробеструйная обработка, о которой уже говорилось, введена с целью повысить усталостную прочность и полуоси трансмиссии. А улучшение герметичности подшипников карданного шарнира дало возможность увеличить его долговечность.

Новая конструкция кузова позволила создать достаточно комфортабельный салон, где удобно могут расположиться и пассажиры и водитель. Больше простора в багажнике. Но не только конструкция кузова способствовала повышению удобства. Этой же цели служили и изменения в узлах шасси.

Благодаря некоторому уменьшению жесткости передней подвески повысилась плавность хода. Сейчас требуется меньше усилий для того, чтобы затормозить автомобиль. Это стало возможным потому, что увеличили передаточное число педали, а в передних колесах начали устанавливать тормозные цилиндры увеличенного диаметра. Применение подвесной педали сцепления взамен напольной позволило высвободить часть пространства для левой ноги водителя. В новом автомобиле предусмотрены место и детали для крепления радиоприемника типа АТ-64 с антенной.

Конструкторы учитывают, что в дальнейшем на автомобиле будет устанавливаться более мощный двигатель. Само собой разумеется, что возрастут и скорости движения. Именно это имелось в виду, когда разрабатывали на заводе надежную систему экстренного торможения. «Запорожец-966В» на дорогах с асфальтовым или бетонным покрытием при движении со скоростью, близкой к максимальной, тормозит уверенно, без заноса. Достичь этого удалось благодаря применению в передних и задних колесах тормозных цилиндров разного диаметра — в передних он равен 22 мм, в задних же — 19 мм.

Фары значительно лучше освещают путь, чем у прежней модели. На «Запорожце-966В» в них оптический элемент увеличенного диаметра. Элемент ФГ-105 унифицирован с примененным в фаре



Тяга рулевого привода.

«Москвича-408». Для повышения безопасности маневрирования предусмотрены боковые указатели поворота и двухцветные задние фонари (поворот — оранжевый, габарит и «стоп» — красные). Рулевое колесо с утопленной ступицей типа «тюльпан» уменьшает вероятность травмирования водителя во время аварии. Облегчает управление автомобилем двухскоростной стеклоочиститель.

Сокращение объема и облегчение технического обслуживания — едва ли не главное, что может привлечь автолюбителя к машине. Благодаря изменению конструкции рулевой трапеции, о котором уже упоминалось, представилось возможным аннулировать точку смазки на опоре маятникового рычага.

Применение бесшкворневого узла и улучшение герметизации рычагов в передней подвеске, а также изменение конструкции уплотнения подшипников карданного шарнира позволили увеличить пробег между смазками. Теперь уже нет необходимости смазывать эти узлы через каждые 1000 километров.

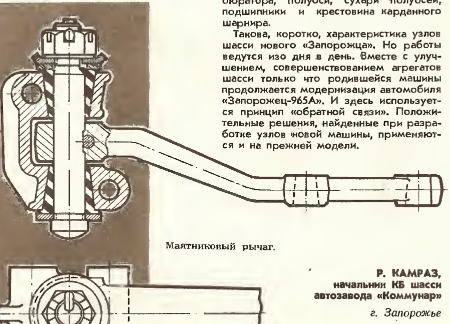
Проще стало заливать масло в коробку передач. Доступ к заправочному отверстию облегчен, так как в полу кузова под подушкой заднего сиденья сделан специальный люк.

Для регулировки подшипников задних колес «Запорожца-966В» нет необходимости разъединять полуось с карданным шарниром. Достаточно лишь снять с колеса колпак, и откроется вынесенная наружу регулировочная гайка.

Удобен в работе реечный домкрат, прилагаемый к автомобилю. В комплекте инструментов предусмотрена и переносная лампа.

Но в новом «Запорожце» от его «старшего брата» сохранено не только название, как думают некоторые автолюбители. Ряд узлов и деталей шасси у автомобилей полностью унифицирован. Речь идет о деталях, конструкция и технология изготовления которых за прошедшие годы были доведены. Изменять их просто не было необходимости. Наличие таких доведенных унифицированных деталей и узлов создает условия для надежной эксплуатации нового автомобиля и упрощает проблему обеспечения запасными частями. Простое перечисление даст очень наглядное представление о том, как много унифицированных узлов: коробка передач, сцепление, дифференциалы (кроме полуосевых шестерен, отличающихся большей длиной ступицы), рулевой механизм со всеми деталями (кроме вала руля), главный тормозной цилиндр, тормозные цилиндры задних колес, колеса, тормозной барабан заднего колеса, механизм переключения передач (кроме вала, который отличается длиной), основные детали привода ручного тормоза, детали управления акселератором и воздушной заслонкой карбюратора, полуоси, сухари полуосей, подшипники и крестовина карданного шарнира.

Такова, коротко, характеристика узлов шасси нового «Запорожца». Но работы ведутся изо дня в день. Вместе с улучшением, совершенствованием агрегатов шасси только что родившейся машины продолжается модернизация автомобиля «Запорожец-965А». И здесь используется принцип «обратной связи». Положительные решения, найденные при разработке узлов новой машины, применяются и на прежней модели.



Маятниковый рычаг.

Р. КАМРАЗ,
начальник КБ шасси
автозавода «Коммунар»

г. Запорожье

МОТОЦИКЛЕТНЫЕ ОДНОДНЕВНЫЕ

Каждый день приближает нас к самому важному и радостному в спортивной жизни событию — финальным соревнованиям Спартаниады народов СССР, посвященной 50-летию Великого Октября.

Многообразны цели этого юбилейного спортивного смотра-праздника, и главная из них — привлечь к участию в Спартакиаде самые широкие слои населения, особенно молодежи.

Из мотоциклетных соревнований, вошедших в программу Спартакиады, в этом смысле наибольшего внимания заслуживает «однодневка», рассчитанная практически на всех мотоциклистов, на всех тех, кто водит дорожные машины.

Ниже мы публикуем советы тренера Московского автомотоклуба ДОСААФ мастера спорта Анатолия Егорова по организации однодневных соревнований в спортивных коллективах и клубах.

Существует весьма распространенное мнение, будто каждый мотоциклист в душе своей гонщик, у которого нет мечты более заветной, чем сесть за руль гоночной машины. Берусь утверждать обратное: большинство владельцев мотоциклов вовсе и не помышляет об участии в скоростных соревнованиях. Однако из этого вовсе не следует, что мотоспорт им вообще чужд и что их не привлекают соревнования. Весь вопрос в том, каков характер этих соревнований.

Мой личный многолетний опыт спортсмена и тренера подсказывает, что среди так называемых рядовых мотоциклистов очень многие находят удовлетворение в тех соревнованиях, где решающую роль играет не скорость, а расчет, подготовка машины.

Именно таким соревнованием является «однодневка», в основе которой лежит умение двигаться с заданной скоростью, рассчитывать график движения. Многие мотоциклисты, хоть раз принявшие участие в «однодневке», приходили к нам в клуб с одним и тем же вопросом: «Когда будет следующая встреча?» Это говорит о том, что «однодневка» способна увлечь и заинтересовать владельца мотоцикла и что он не боится поломать свою машину в таких соревнованиях. В подтверждение этого можно сослаться и на практику мотоклубов в ГДР и ЧССР, Англии и ФРГ, где «однодневки» и «двухдневки» занимают главенствующее место в спортивном календаре.

Почему же у нас они до сих пор не получили должного признания? Почему даже сейчас, в разгар Спартакиады, они проводятся далеко не всюду?

Я думаю, причина здесь одна: работников клубов, активистов пугает сложность организации соревнования, необходимость обслуживать трассу большой протяженности, готовить документацию и прочее. По моему глубокому убеждению, трудности эти преувеличены и происходят от незнания и отсутствия опыта. На самом деле организовать «однодневку» не намного сложнее, чем кросс.

Выбор трассы. Обратимся к Правилам соревнований по мотоспорту. В них сказано, что протяженность трассы «однодневки» не менее 200 километров и что на ней должно быть как минимум 6 промежуточных пунктов контроля времени (КВ), не считая расположенных у закрытого парка.

Чтобы упростить организацию соревнования, выбирают 100-километровую замкнутую трассу, которую участник проходит дважды в течение дня. Таким образом, вместо восьми достаточно оборудовать четыре пункта КВ. У каждого из них будет два номера: первый — четвертый, второй — пятый и т. д.

Место старта — финиша следует располагать на окраине города, а трассу выбирать в малонаселенных пригородных районах. Она по возможности должна быть разнообразной по рельефу и покрытию. Но одно условие должно соблюдаться неукоснительно: проходимость при любой погоде. Именно поэтому я не рекомендовал бы включать длинные участки грунтовых дорог, которые в дождь становятся труднопроходимыми.

Пункты КВ, где скапливаются группы участников, желательно размещать в живописных местах, располагающих к отдыху. Участки же дополнительных соревнований (о них будет сказано ниже) — намечать там, где собираются зрители, — на окраине населенного пункта, в границах зоны отдыха.

Оборудование и разметка трассы. На однодневных соревнованиях закрытый парк обозначают тесьмой, а то и просто очерчивают мелом.

На каждом пункте КВ должны быть два флага — белый (устанавливается за 200 метров) и желтый (за 20 метров), столик с часами и теневой зонт, который в плохую погоду укрывает от дождя, в хорошую — от солнца. Крайне желательно иметь и маленький радиоприемник, настроенный на «Маяк», для периодической проверки времени. На пункте контроля прохождения (КП) — в «однодневках» обычно ограничиваются одним-двумя такими пунктами — нужны столик и голубой флаг (устанавливается за 200 метров).



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Пункт КВ
- Пункт КП
- Судья на дистанции
- Закрытый парк
- Пункт ГСМ
- Пункт медпомощи
- Дополнительные соревнования
- Пересечение с кольцевой дорогой
- Пересечение с железной дорогой

МАРШРУТНАЯ КАРТА

I — отличные дороги
II — хорошие дороги
III — посредственные дороги
IV — плохие дороги

КВ — пункт контроля времени
КП — пункт контроля прохождения
ЗП — закрытый парк
ГСМ — пункт заправки

Населенные пункты	Расположение КВ, КП и пр.	Дороги	Расстояние от КВ	Расстояние общее	Класс мотоцикла	Время (час.—мин.) между пунктами КВ	Время общее
					125	0—47	
Бабушкино	КП 1	II	8		175	0—45	
Белянниново	КП 2	I—II	12	31/31	250	0—42	
Грнбки	КВ 1	II—III	11		350	0—42	
Кр. Горка		II	5		125	0—33	1—20
Лобня		I	6	28/59	175	0—31	1—18
Озерецкое		II	12		250	0—30	1—12
Мышецкое	КВ 2	II—III	5		350	0—30	1—12
Пекино		IV	2		125	0—36	1—55
Черная грязь		II	5	23/82	175	0—35	1—51
Черкнзово		I	7		250	0—33	1—45
Кольцевая дорога	КВ 3	I	9		350	0—33	1—45
Кольцевая дорога		I			125	0—50	2—48
Дмитровское шоссе		I	6	26/108	175	0—48	2—39
Ярославское шоссе		I	12		250	0—45	2—30
ВДНХ	КВ 4,ГСМ	II	8		350	0—45	2—30

Здесь приводится только часть карты, соответствующая первому кругу.

КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА

Стартовый №	Класс мотоцикла	Время старта	Ф. И. О. участника

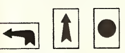
№№ КВ	Пункты КВ	Время прибытия	Отметка судьи	Штамп	Штрафные очки

Пункты КП (отметка судьи) Нарушения на дистанции

Цель — мосс◌вссть

Успех соревнований во многом зависит от разметки. Мотоспортсмен не следопыт — он должен ехать по трассе, а не искать ее. Поэтому в каждом клубе надо подготовить 120—150 разметочных знаков в виде стрелок-указателей, а также табличек с красным кругом (последние вывешивают у боковых проездов, предупреждая, что двигаться в этом направлении нельзя). Один комплект таких знаков может служить несколько лет.

Разметочные знаки



налево прямо неверное направление направо

Размер знака 35—45 см.

При выборе трассы определяют и местонахождение пунктов медпомощи, телефонов.

Дополнительные соревнования. По Правилам в «однодневке» должно быть не более двух таких соревнований. Характер их и степень сложности определяются составом участников. Как показала практика, для начинающих наиболее целесообразны «разгон—торможение», трайэл (испытания мастерства вождения) и скоростной подъем по предельно облегченной трассе. Подробно об этих испытаниях можно прочитать в Правилах соревнований.

Документация, подготовка которой так пугает организаторов, может быть сделана самым простым способом: контрольные и маршрутные карты отпечатаны на машинке, а схемы выполнены от руки под копирку. Конечно, гораздо лучше, когда эти документы отпечатаны в типографии или сделаны в виде синек, но, повторяю, можно обойтись и своими силами. Для наглядности привожу, как образец, документы одной из московских «однодневок».

Я намеренно не останавливаюсь здесь на расчете скорости, выборе графика движения, судействе и других вопросах, уже освещенных в литературе. Хочу только еще раз подчеркнуть: организация однодневных соревнований по плечу каждому клубу. Трудно сделать первый шаг, а потом появится опыт, появятся энтузиасты этого вида соревнований, и они займут достойное место в нашей спортивной жизни, завоюют признание у владельцев мотоциклов.

А. ЕГОРОВ,
тренер, мастер спорта

Литература: **Мотоциклетный спорт.** Правила соревнований. Глава X, стр. 76—97. Издательство ДОСААФ, 1963 г.
Г. М. Афремов. **Мотоспорт.** Спортивное судейство. Издательство ДОСААФ. 1966 г.

ДЛЯ МАССОВОГО СПОРТА

Отечественная промышленность в течение многих лет наряду с дорожными выпускает мотоциклы для спорта — кроссовые и многодневные. Ведущая роль в этом деле принадлежит Ковровскому и Ижевскому заводам.

Пионерами были ижевцы, построившие в 1947—1948 гг. первую партию машин ИЖ-350 С. С тех пор завод разработал 24 модели спортивных мотоциклов, которые поступают в спортклубы, мотосекции, низовые спортивные коллективы.

Год IV летней Спартакиады народов СССР Ижевский завод встретил новой серийной спортивной моделью ИЖ-64, которая пришла на смену ИЖ-60. Так же как и его предшественник, новый мотоцикл выпускается в кроссовом (ИЖ-64К) и многодневном (ИЖ-64М) вариантах. Принципиально его двигатель (размерность цилиндра 72 × 85 мм, 346 см^3) не изменился. Однако новая форма камеры сгорания («жокейский картуз»), подбор сопротивления выпускных труб, уменьшение «вредного» объема кривошипной камеры позволили, не меняя степени сжатия (8,0—9,5), увеличить мощность на 2 л. с. и довести ее до 20 л. с. при 4900 об/мин.

Изменениям подверглась установка генератора переменного тока, усовершенствована задняя часть рамы, ликвидирован громоздкий фартук (из листовой стали) подседельной части рамы. В результате вес ИЖ-64К снизился на 7 кг и составляет 138 кг, а ИЖ-64М стал весить 140 вместо 150 кг. Кроме того, упрощено крепление амортизаторов (по образцу дорожных мотоциклов), а ведомая звездочка главной передачи сделана съемной и имеет большее число зубьев. Максимальная скорость мотоцикла 120—125 км/час.

Но завод не останавливается на этом. Используя опыт подготовки спортивных мотоциклов к крупнейшим международным и всесоюзным соревнованиям, конструкторы разработали принципиально новые модели серийных машин для кросса и мотоциклетного многоборья. Их выпуск начнется в следующем году.

Коренным образом изменится двигатель. При размерности цилиндра 76×75 мм (344 см^3) он будет развивать не менее 25 л. с. В новой модели сохранится хорошо зарекомендовавшая себя надежная четырехступенчатая коробка передач. Зато экипажная часть подвергнется радикальной переделке. Будут применены новые передняя вилка и задние амортизаторы с гидравлическим гасителем колебаний двустороннего действия.

Изменятся размеры колес и шин (переднее — 3,00—21, заднее — 4,00—18). В общей сложности на 5 кг уменьшится вес мотоцикла, а максимальная скорость поднимется до 130 км/час.

Ковровский завод в год Спартакиады увеличит выпуск спортивных мотоциклов К-175С и К-250С как в кроссовом, так и в многодневном вариантах. Конструктивно у них много общего. Двигатели мотоциклов К-175С имеют размерность цилиндра 61,75×58 мм, а К-250С — 68×68 мм и мощность — соответственно 12 и 18 л. с. Кроссовая модель класса 175 см^3 весит 98 кг и 250 см^3 — 100 кг, многодневная — 105 и 107 кг.

ИЖ-64М



«Ковровец 175С» (для многодневных соревнований).

Кроме того, завод строит машины и для соревнований по мотоболу — фактически они представляют собой переоборудованные дорожные мотоциклы, что значительно облегчает клубам их эксплуатацию и ремонт.

По общему мнению спортсменов, «ковровцы» — лучшие среди советских спортивных мотоциклов. Стремясь поддержать репутацию марки, работники завода продолжают совершенствовать свои машины, периодически внедряют новые узлы и детали.

Какие же новшества готовят конструкторы Ковровского завода для своих серийных спортивных машин?

В скором времени на них появятся алюминиевые цилиндры с чугунной гильзой. Улучшатся очистка и наполнение цилиндра за счет внедрения схемы «отделенной продувки». Все это позволит получить прирост в мощности. Уже ставятся на мотоциклы новые генератор переменного тока Г-411 и катушка зажигания Б-300. Результат — улучшение условий пуска двигателя. Со второго полугодия на концах рычагов сцепления и тормоза появятся защитные шарики, как требуют правила ФИМ.

Завод намерен внедрить на спортивных мотоциклах еще одно практическое новшество — передний и задний полиэтиленовые грязевые щитки колес. Они легче металлических, не ржавеют и не деформируются от ударов. Намечается также применение полиэтиленового заднего грязевого щитка, выполненного за одно целое с ресивером воздухофильтра.

Сейчас ведутся работы по внедрению с 1968 года на спортивных мотоциклах новой телескопической вилки. У нее более совершенный гидравлический гаситель колебаний, повышенная жесткость (увеличены диаметр несущих труб, а также с 20 до 40 мм высота нижней траверсы). На новой вилке оказалось возможным избавиться от бугеля, а траверсы и подвижные перья изготовить из алюминия. Все эти усовершенствования позволили сэкономить в весе 8—9 кг.

Завод приступил к созданию мотоциклов классов 175 и 250 см^3 для кольцевых гонок, начал разработку специальной машины для мотобола.

А. ЮДИН,
инженер, член президиума
Федерации мотоспорта СССР

СПАРТАКИАДА ЮБИЛЕЙНОГО ГОДА ●
СПАРТАКИАДА ЮБИЛЕЙНОГО ГОДА ●



„АВТОМОБИЛЬ — это нечто большее, чем символ цивилизации...“

По приглашению редакции журнала «За рулем» в Москве и Ленинграде гостил член правления Итальянского автоклуба и президент Римского автоклуба г-н Филиппо Карпи де Резмини с супругой.

Гость «За рулем» встречался с работниками редакции, беседовал с руководителями «Интуриста» и Федерации автомобильного спорта СССР, посетил завод малолитражных автомобилей, побывал на первенстве мира по мотогонкам на льду.

Вот что сказал Филиппо Карпи во время встреч с сотрудниками нашего журнала.

У меня нет слов, чтобы отблагодарить редакцию журнала «За рулем», которая столь любезно предоставила нам возможность посетить Москву и Ленинград.

Я прибыл в Советский Союз как один из руководителей Автомобильного клуба Италии и как президент Римского автомобильного клуба и представляю здесь автомобилистов, которые живут и трудятся в сравнительно далекой от вас стране, но — могу сказать это с уверенностью — питают самые сердечные симпатии к советскому народу.

Мэр города Рима вспоминал, что во время его недавней поездки в Москву и Ленинград ему был оказан чрезвычайно сердечный прием, выходящий за рамки протокола и свидетельствующий о стремлении к установлению отношений подлинной дружбы. С таким же стремлением к дружбе, к развитию более тесного и плодотворного сотрудничества встретились и мы.

Отношения между Италией и Советским Союзом имеют глубокие корни и уходят в далекое прошлое. Однако сейчас мы живем в новой эпохе. Для нее характерен быстрый научно-технический прогресс, в котором самое видное место заняла автомобилизация.

Не боясь преувеличения, скажу, что автомобиль сегодня — это одно из главных средств сообщения и связи, средств труда и прогресса, ценное средство укрепления дружбы и сотрудничества между народами.

Автомобиль — это нечто большее, чем символ современной цивилизации. Такое значительное явление, как массовый туризм, ставший возможным лишь благодаря автомобилю, преодолевает многие психологические и культурные барьеры.

Еще не полностью дана оценка тем глубоким преобразованиям, которые совершил и совершает в настоящее время автомобиль в странах с высоким уровнем моторизации. Автомобиль обновляет все — города, улицы, распорядок дня, образ жизни. Вновь возникающие города отмечены печатью автомобилизма, да и старые находятся накануне глубоких изменений своей веками сложившейся структуры. В Риме, Париже, Лондоне градостроители и техники заняты созданием новых улиц, дорог, мостов, подземных переходов, чтобы привести в соответствие развитие городов с ростом числа автомобилей.

Находясь в СССР, мы увидели, что движение советского народа вперед по своему размаху и глубине является совершенно исключительным. Ваша столица Москва — доказательство этого. Новые и смелые конструкции из стекла и бетона, такие, как здание СЭВ и гостиница «Россия», новые кварталы современной планировки, такие, как проспект Калинина, уже сейчас изменяют традиционный облик Москвы. Нетрудно представить себе, как повлияет развитие автомобилизма, которое идет теперь быстрыми темпами, на облик Москвы и других больших городов СССР.

Начавшееся между нашими странами сотрудничество очень плодотворно. Заключенное между советскими внешнеторговыми организациями и ФИАТом соглашение о строительстве крупного предприятия по производству автомобилей на Волге, разрабатываемые в настоящее время соглашения о строительстве мощного газопровода для поставки природного газа из СССР в Италию, без сомнения, превосходят границы простых отношений между двумя странами.

Эти дела свидетельствуют о возможностях, которые предоставляет мирное сотрудничество между народами, сотрудничество с каждым днем все более расширяющееся и в котором, я уверен, автомобиль займет свое достойное место. Надо полагать, контакты автомобилистов наших стран во всех областях— технической, спортивной, туристической — будут год от года расширяться и крепнуть.

Несколько слов о деятельности наших клубов, которые практически объединяют всех автомобилистов Италии.

Римский автомобильный клуб — один из трех самых крупных в стране. Он насчитывает 100 тысяч членов (столько же имеют клубы Милана и Турина). В сферу его деятельности входит почти все, что составляет круг интересов автомобилиста, начиная с первых шагов в автошколе и кончая занятиями спортом.

Муниципалитеты передали клубам право выдачи номерных знаков, поэтому каждый владелец автомобиля обращается к нам и, как правило, вступает в члены клуба. Денежный взнос составляет в переводе на советские деньги примерно 10 рублей в год, но, вкладывая их, автолюбитель приобретает ряд льгот.

Мы располагаем многими охраняемыми стоянками в черте города; кроме того, клубу дано право организовывать временные стоянки в местах большого скопления машин — возле стадионов в часы матчей, концертных залов и т. п. Члены клуба пользуются этими стоянками по сниженному тарифу.

Для членов клуба организована техническая помощь. В специальных пунктах производится осмотр, обслуживание и мелкий ремонт автомобилей. На каждую машину заведена «диагностическая карточка», в которой отмечаются выявленные дефекты. В тех случаях, когда неисправность возникла в пути, помощь оказывают на месте. Если же автомобиль требует ремонта, то член клуба на это время может получить на прокат за плату ФИАТ-500. Мы располагаем 250 такими клубными автомобилями.

Я мог бы рассказать о нашей работе по организации туристских поездок и многочисленных спортивных соревнований. Но полагаю, в этом нет нужды. Как я убедился, ваши клубы также активно пропагандируют спорт, привлекая на соревнования массы зрителей. Чемпионат мира по мотогонкам на льду, один из этапов которого мне посчастливилось увидеть в Москве, — это ни с чем не сравнимый спортивный праздник, захватывающий, полный динамизма.

Мы обсуждали в Москве перспективы развития наших спортивных и туристских связей, и у меня сложилось впечатление, что по всем вопросам будет найдено положительное решение.

Я верю, что дружба между советскими и итальянскими автомобилистами станет еще более тесной и явится ярким примером того, что можно сделать в этой области.



• 1967 •
год международного туризма

Все флаги в гости к нам

19 июля аэродром Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова в Тушино станет местом финиша ралли ФИМ — Международной мотоциклетной федерации. Сотни мототуристов из многих стран мира впервые приедут в нашу страну на свой традиционный международный слет.

Ралли ФИМ — наиболее массовое и популярное спортивное мероприятие, организуемое Федерацией. Начиная с 1936 года, двадцать один раз крупнейшие города европейских государств принимали у себя любителей мототуризма — участников этого ралли. Его главный трофей — переходящий кубок ФИМ — хранит на себе не только печать времени, но и следы войны. Осколок разорвавшейся бомбы отбил часть мраморной подставки и оставил вмятину на серебряной вазе. Но мотоциклистам Италии в годы войны удалось все же сохранить этот трофей.

Спортивная сущность ралли несложна. Участники на обычных дорожных мотоциклах стартуют в месте расположения своего клуба и в точно установленное время прибывают на финиш, место которого определяет страна-организатор. Правила допускают к ралли мотоциклы любой кубатуры, а также мотороллеры, мопеды и велосипеды с мотором. Зачет ведется по очкам. А очки—количество пройденных километров, умноженное на число участников в команде. Первенство определяется как в клубном, так и в национальном зачете.

Особенностью ралли ФИМ является то, что спортсмены страны-организатора не участвуют в соревновании. Мотоциклисты сами выбирают дату старта, а также маршрут и скорость движения с таким расчетом, чтобы прибыть на финиш точно в установленный день и время. Но в зачет входит лишь кратчайшее расстояние по шоссейным дорогам между расположением клуба и финишем.

Помимо главного трофея — переходящего кубка ралли ФИМ — разыгрываются многочисленные специальные призы. Назовем главные из них. В 1964 году Федерация мотоспорта СССР учредила и передала Международной мотофедерации переходящий приз имени первого в мире космонавта Героя Советского Союза Ю. А. Гагарина. Теперь этим призом ежегодно награждается национальная команда, представленная наибольшим числом участников-мотоциклистов. На последнем ралли он отправился в Италию. «Приз Франции» вручается команде, представленной наибольшим количеством малолитражных мотоциклов. «Приз Монако» дается за наибольшее число участников на мотороллерах.

Советская команда принимает участие в ралли ФИМ с 1963 года. Все четыре раза она завоевала первые места как в клубном, так и в национальном зачете.

Нелегко доставались эти победы. Нужно было преодолеть огромные расстояния, проявить мужество, выносливость, отлично знать мотоцикл и мастерски им управлять. Вот пример. В ралли 1966 года, финиш которого состоялся на севере Франции, в Руане, команда Новосибирского автомотоклуба ДОСААФ прошла около восьми тысяч километров только в один конец. Буйные ветры Барабинских степей, снег в предгорьях Урала, разливы и топи под Казанью, пыль проселочных дорог, туманы на перевалах Карпат, три дня ливневых дождей в Высоких Татрах, нескончаемые автомобильные пробки в городах ФРГ и Франции — все эти препятствия не смогли стать помехой советским мотоциклистам на пути к победе.

Четыре раза стартовали в составе нашей национальной команды девушки из таллинского «Калева». Они отлично проходили всю дистанцию.

Ралли — серьезное испытание не только для спортсменов. В них держат экзамен и мотоциклы. Мы гордимся нашими «ИЖами» и «Ковровцами», машинами Ирбитского и Киевского заводов, мотороллерами «Тула» и «Вятка» — они зарекомендовали себя отлично.

Но все это уже, хоть и недавняя, а история. Теперь мы принимаем у себя гостей из-за рубежа. Международная мотоциклетная федерация поручила проведение ралли ФИМ 1967 года Федерации мотоспорта СССР. Местом финиша двадцать вторых ралли избрана столица Союза Советских Социалистических Республик город-герой Москва.

Победителей ждут многочисленные награды. Среди них призы Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР, Комитета молодежных организаций СССР, Федерации мотоспорта СССР, Центрального автомотоклуба, различных организаций. В последние годы традиционным стал и приз журнала «За рулем».

Москва встречает гостей из-за рубежа в канун знаменательной даты — 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции. За время пребывания в городе-герое участники ралли познакомятся с достопримечательностями столицы, с тем, что входит в понятие советского образа жизни.

Мы надеемся, что ралли ФИМ 1967 года не только определит сильнейших в мототуризме, но и внесет свой вклад в укрепление дружбы между спортсменами всех стран, будет служить делу борьбы за мир между народами.

А. ХОХЛАЧЕВ,
ответственный секретарь оргкомитета ралли ФИМ 1967 года

РАЛЛИ ФИМ
МОСКВА 1967

Дорогами подвигов и славы

ПО ПРИБАЛТИКЕ

К карте на 4-й странице обложки

На этот раз мы приглашаем авто- и мототуристов в путешествие по Прибалтике. Предлагается два кольцевых маршрута, первый из которых, протяженностью 2811 километров, проходит через Москву, Калинин, Новгород, Ленинград, Приозерск, Выборг, Таллин, Пярну, Ригу, Даугавпилс, Витебск, Смоленск.

Участники соревнований «Дорогами подвигов и славы» в этих краях найдут богатый материал о революционных событиях, о борьбе советских людей против немецко-фашистских захватчиков.

И, конечно же, в первую очередь их внимание привлечет город на Неве, колыбель Октября, город, вписавший одну из самых ярких и славных страниц в историю нашего государства, город, носящий имя великого Ленина.

Отсюда маршрут пройдет по живописным местам Карельского перешейка. В 142 километрах от Ленинграда, у города Нарва, туристы попадают в пределы Эстонской ССР. На территории ее, в г. Кохтла-Ярве, — крупнейшие в стране разработки по добыче сланца. Много в Эстонии чудесных уголков природы. Маршрут пролегает через Йыэссу — климатический курорт с большим сосновым парком и песчаным пляжем. Это прекрасное место для отдыха.

Дальше на пути — Таллин, столица республики. В годы революции таллинский пролетариат во главе с В. Э. Кингисеппом боролся за установление Советской власти в Эстонии. В городе много памятных мест, связанных с именем этого большевика-революционера и его соратников.

Следующий крупный город на маршруте — Рига, столица Латвии, большой индустриальный и портовый центр страны. Здесь много музеев, и среди них музей Революции, где волнующие экспонаты рассказывают о революционной борьбе латышского народа и социалистическом строительстве в республике. Рига славится своими памятниками архитектуры и истории.

По правому берегу Западной Двины шоссе приведет вас в один из древних городов Латвии — Даугавпилс, основанный в 1278 году.

Второй маршрут, протяженностью 2908 километров, пролегает через Смоленск, Борисов, Вильнюс, Друскининкай, Бирштонас, Каунас, Юрбаркас, Советск, Калининград, Зеленоградск, Ниду, Клайпеду, Палангу, Лиепаю, Ригу, Сигулду, Псков, Новгород, Калинин и приводит в Москву.

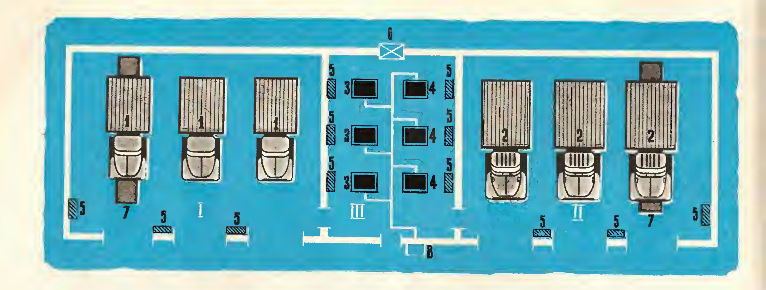
Смоленск — один из древнейших городов страны. Достопримечательности его — памятники двух отечественных войн, кремль, собор.

Дальше — Вильнюс, столица Литовской ССР — город давних революционных традиций. В 1892 году здесь впервые праздновался день Первого мая. В городе сохранились ценные памятники архитектуры XIV—XVIII веков.

В 134 километрах от Вильнюса на берегу реки Неман находится бальнеологический курорт Друскининкай. Широко известен и другой курорт — Бирштонас, также расположенный на берегу этой реки.

Трудно даже перечислить все замечательные места Прибалтики. Лучше там побывать самому.

На схеме показаны автозаправочные станции по пути следования. Кроме того, во всех городах имеются либо АЗС, либо бензоколонки и нефтелавки.



Из опыта работы Одесского автомотоклуба

ФРОНТАЛЬНЫЙ СПОСОБ ОБУЧЕНИЯ

Перед нами программа подготовки водителей-профессионалов в автомотоклубах ДОСААФ и училищах профессионально-технического образования. Она довольно полно отражает требования нашей педагогики о тесном сочетании теории с практикой. Для изучения автомобиля программой предусмотрено 144 часа теоретической подготовки и 282 часа для практического обучения, в том числе на разборочно-сборочные работы 108 часов, на техническое обслуживание 124 часа и на вождение 50 часов. Как видим, практическое обучение, следуя за теоретическим, закрепляет знания, расширяет и углубляет их.

К сожалению, учебно-материальная база некоторых автомотоклубов ДОСААФ не всегда может обеспечить полное выполнение этого требования. В некоторых учебных организациях поэтому довольно часто прибегают к так называемому индивидуальному методу практического обучения, суть которого состоит в том, что каждый курсант выполняет на очередном занятии лишь одно из упражнений обширной темы.

Конечно, при этом нарушается единство теории и практики, непрерывность и последовательность процесса обучения. Скажем, до начала первых практических работ по разборке — сборке и техническому обслуживанию при индивидуальном способе необходимо посвятить 46 часов теории. А до того, как приступить к практическим работам по разделу «Электрооборудование», предварительно следует 34 часа заниматься теорией. И так по другим темам. Практические же работы даются не непрерывно, а циклично, через две-три недели. Естественно, что большой разрыв отрицательно влияет на усвояемость материала.

Вверху

Рис. 1. Схема оборудования учебного пункта технического обслуживания Одесского автомотоклуба (шестипостовой вариант): I — класс технического обслуживания автомобилей ГАЗ; II — класс технического обслуживания автомобилей ЗИЛ; III — класс горячей регулировки двигателей ГАЗ и ЗИЛ.

Техника и оборудование: 1 — автомобили ГАЗ; 2 — автомобили ЗИЛ; 3 — двигатели ГАЗ; 4 — двигатели ЗИЛ; 5 — рабочее место (верстак); 6 — вентиляция; 7 — осмотровые канавы; 8 — централизованная подача топлива.

ДВА МЕТОДА — ДВА РЕЗУЛЬТАТА

Мы побывали в Николаевском автомотоклубе ДОСААФ. Здесь применяется индивидуальный метод практического обучения. Не в порядке критики своих соседей, а в порядке объективного суждения о разбираемой проблеме хотел бы сделать некоторые сравнения.

Мы в классе разборочно-сборочных работ. Он находится в новом хорошем помещении. Тут расположен известный работникам автомотоклубов универсальный комплект, состоящий из набора узлов и агрегатов автомобиля, дающего возможность выполнять все упражнения, предусмотренные программой. Восемь рабочих мест и один автомобиль ГАЗ (для автомобиля ЗИЛ, который должен находиться в комплекте, места в классе не нашлось).

Мастер производственного обучения, несколько смущенный присутствием гостей, проводит краткий инструктаж и расставляет учебные бригады по рабочим местам.

Это первое занятие по теме № 4 — «Агрегаты трансмиссии». Бригады №№ 1 и 2 отрабатывают первое упражнение по разборке и сборке сцепления ГАЗ и ЗИЛ. Бригады №№ 3 и 4 — второе упражнение — «Коробка передач». Бригады №№ 5 и 6 — третье упражнение — «Раздаточные коробки и карданные передачи». Наконец, бригады №№ 7 и 8 разбирают задние мосты.

Мастер затрудняется провести общий инструктаж и дать конкретные указания относительно особенностей занятий: ведь у всех бригад задания разные. Затруднен и контроль: мастер не может сравнить работу бригад и вовремя подвести итоги занятий.

Такую же картину мы встретили в классе технического обслуживания автомобилей. Здесь два автомобиля ГАЗ, два автомобиля ЗИЛ и четыре двигателя для горячей регулировки; восемь бригад второй учебной группы выполняют различные упражнения темы № 6. («Обслуживание трансмиссии и ходовой части»).

Один автомобиль обслуживают две бригады: одна работает в кабине и занята сцеплением; вторая (снизу) обслуживает коробку передач. На втором автомобиле также две бригады: одна выполняет упражнение № 3 по обслуживанию ступиц колес и поворотных цапф, а вторая здесь же работает с рессорами и амортизаторами.

Такую организацию практического обучения нельзя считать удовлетворительной. Конечно, это выход из положения. И пользуются им, как мы уже отмечали, в клубах, где слаба материальная база. Но ведь Николаевский клуб — это клуб 1-го разряда, для него табелем предусмотрено достаточное количество учебных машин и агрегатов, дающих возможность перейти на более прогрессивный, фронтальный способ практического обучения.

Наш автомотоклуб тоже 1-го разряда. Мы внедрили фронтальный способ выполнения практических работ. Представим аналогичную картину — войдем в класс разборочно-сборочных работ. Тут шесть рабочих мест, оснащенных верстаками, инструментами, стендами, приспособлениями. На каждом рабочем месте удобно расположен полный комплект агрегатов и узлов автомобиля. Три рабочих места специализированы на разборке — сборке агрегатов ЗИЛ и три — агрегатов ГАЗ. На смежной с классом закрытой площадке расположены шесть автомобилей-экспонатов, входящих в комплекты рабочих мест.

В класс прибыла учебная группа на очередное занятие. Мастер производственного обучения расставил бригады по местам. Отрабатывается первое упражнение темы № 4. Все бригады разбирают, изучают и собирают сцепление автомобиля. Бригады №№ 1, 2 и 3 зани-

мают рабочие места №№ 1, 2, 3 и разбирают сцепление ЗИЛа, а бригады №№ 4, 5 и 6 на рабочих местах №№ 4, 5, 6 — разбирают сцепление ГАЗа. После двух часов занятий бригады меняются местами.

Это и есть фронтальный метод выполнения практических работ. Руководителю занятий предоставляется возможность конкретно дать вводный инструктаж, указания по технике безопасности, организовать и контролировать работу бригад.

Перевод разборочно-сборочных работ на фронтальный способ потребовал расширения учебного пункта технического обслуживания и перевода этих работ также на фронтальный способ с тем, чтобы они следовали непосредственно за упражнениями по разборке — сборке.

Учебный пункт технического обслуживания нашего автомотоклуба расположен в трех смежных помещениях, соединенных между собой. В центре — класс горячей регулировки на шесть двигателей — три ГАЗ и три ЗИЛ. Справа пункт технического обслуживания автомобилей ЗИЛ на три машины, слева — автомобилей ГАЗ, также на три машины, что обеспечивает расстановку шести бригад одной учебной группы для выполнения любого упражнения программы фронтальным способом.

Шестипостовую схему, внедренную у нас, следует рассматривать как один из вариантов. Можно пользоваться аналогичным восьмипостовым вариантом, который позволяет уменьшить число учащихся в бригаде.

ПРЕИМУЩЕСТВА

Внедрение фронтального метода позволило нам ликвидировать разрыв между теоретическим и практическим обучением. Теперь практические работы по разборке — сборке и техническому обслуживанию идут сразу же за теоретическими занятиями по устройству автомобиля (после 12 часов лекций) и распределены равномерно и беспрерывно по всему курсу.

Перед вами развернутый план подготовки водителей при 24-часовой учебной неделе по индивидуальному методу практического обучения, рекомендованный программой ДОСААФ (таблица 1).

Иначе этот план выглядит при фронтальном методе, что показывает выдержка из учебного плана Одесского автомотоклуба (таблица 2).

Как видите, равномерное распределение практических работ по всему курсу облегчает планирование учебного процесса, ликвидирует заторы (часы «пик») в классах практического обучения, дает возможность значительно увеличить количество учебных групп, обучающихся одновременно, равномерно загрузить мастеров и в полной мере распорядиться агрегатами и механизмами.

Вот результат: у нас все учащиеся, как правило, сдают экзамен с первого раза; поднялся средний балл оценок по основным предметам, курсанты показывают хорошие знания и навыки самостоятельного обслуживания и вождения автомобиля в разных условиях.

КАК МЫ ОБОРУДОВАЛИ КЛАССЫ

Конечно, переход на фронтальный метод требует расширения площадей, отводимых для класса разборочно-сборочных работ и учебного пункта технического обслуживания. В классе для одного рабочего места требуется 20 кв. м. Кроме того, нужно помещение на восемь машин-экспонатов.

Пункт технического обслуживания автомобилей нашего клуба при шестипостовом варианте занимает площадь 233 кв. м и, как указано выше, размещен в трех смежных классах (рис. 1). Этот вариант прост и удобен: создаются условия для специализации классов по маркам машин. Кроме того, выделение отдельного помещения для горячей регулировки двигателей позволяет лучше выполнить технические требования, предъявляемые к таким классам (вентиляция, герметизация электропроводки, централизованная подача топлива, отвод выпускных газов, питание от групповых аккумуляторных батарей).

Фронтальный метод создает удобства и безопасность для выполнения курсантами упражнений, предусмотренных программой. Это особо относится к классу разборочно-сборочных работ.

У нас, например, создан комплект стандартных стендов и подставок. Для разборки и сборки двигателей ГАЗ и ЗИЛ можно рекомендовать консольный стенд с креплением у стены (рис. 2). Он занимает мало места и безопасен. Удобен универсальный стенд для разборки и сборки коробок передач (рис. 3). Если планом занятий предусмотрена разборка и сборка раздаточных коробок, тогда коробку передач снимают со стенда вместе с несущей площадкой и ставят на подставку для хранения, а на стенд для разборки устанавливают раздаточную коробку. В клубе разработаны и изготовлены также стенды для разборки и сборки задних и передних мостов и других агрегатов автомобиля.

Еще одно преимущество фронтального метода: он создает возможность снабдить рабочие места инструментом, приспособлениями и учебно-наглядными пособиями. Заметим в заключение, что оборудование класса разборочно-сборочных работ и учебного пункта технического обслуживания должно соответствовать уровню механизации, достигнутому в передовых автомобильных хозяйствах. Тогда и уровень подготовки водителей будет отвечать современным требованиям.

К. ШАПАРЕВ,
начальник автомотоклуба

г. Одесса

Рис. 2. Стенд для разборки и сборки двигателей ЗИЛ и ГАЗ: 1 — двигатель; 2 — вал со скобой для крепления двигателя; 3 — защелка для фиксации положения двигателя; 4 — полка для инструмента; 5 — кронштейн для крепления стенда к стене; 6 — болт для крепления стенда к стене; 7 — болты крепления двигателя на стенде.

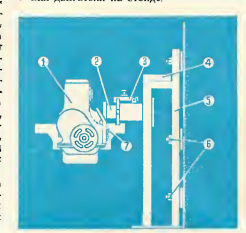


Рис. 3. Стенд для разборки и сборки коробки передач автомобилей ЗИЛ и ГАЗ: 1 — коробка передач; 2 — поворотный стол; 3 — стойка (труба диаметром 100 мм); 4 — кронштейн для крепления стенда к стене (швеллер № 12); 5 — полка для инструмента; 6 — шарнир; 7 — откидная площадка; 8 — болты для крепления коробки передач; 9 — болты для крепления стенда к стене.

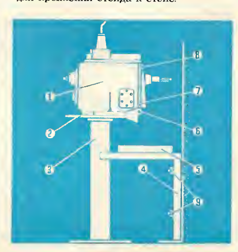


Таблица 1

Предметы	Количество часов	Распределение часов по неделям 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12 и т. д.
Устройство автомобиля	144	12	12	4	4	12	6	—	12	12	10	—	8
Разборочно-сборочные работы	108	—	—	16	—	—	12	4	—	—	4	16	—
Техническое обслуживание	124	—	4	—	16	—	—	16	—	—	—	6	8

Таблица 2

Предметы	Количество часов	Распределение часов по неделям 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12 и т. д.
Устройство автомобиля	144	14	6	6	10	6	6	8	10	12	8	6	6
Разборочно-сборочные работы	108	—	8	4	4	8	8	—	4	4	8	8	8
Техническое обслуживание	124	4	4	8	8	4	4	8	4	4	4	8	4



СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ — В 67 СТРАНАХ МИРА

И сокращаются большие расстоянья...

«Волга», окрашенная в цвет, который в номенклатуре колеров числится под поэтическим именем «Белая ночь», летела по автобану, едва касаясь шинами асфальта. Как только навстречу автомобилю выскочили первые домики пригородов Вены, водитель сбросил скорость. Вдруг (миллион шоферов подтвердит, что уже было миллион раз «вдруг»)... Вдруг на дорогу выскочил ребенок. Резкий поворот — и автомобиль врезается в кирпичную стенку бара. На глазах у изумленных посетителей, часть которых, естественно, подумала, не выпито ли лишнего, «Волга», опрокинув пару столиков, остановилась перед стойкой. Бармен, видавший на своем веку немало чудес, авторами которых постоянно выступают его наиболее активные клиенты, и обладающий в силу своей профессии не только невозмутимостью, но и чувством юмора, обратился к водителю «Волги»: «Джин? Виски?» — «Когда я не за рулем, я обычно пью водку, — в тон ему ответил водитель. — Вы же видите, что у меня русская машина!» И, включив заднюю передачу, шофер через пролом вывел «Волгу» на шоссе.

Об этой истории несколько дней писали австрийские газеты.

Происшествие, главным героем которого была другая советская машина — «Москвич», — нельзя назвать никаким другим словом, кроме слова «необыкновенное». Это случилось в Югославии, и рассказал об этом югославский журнал «Арена».

Стрелка спидометра неподвижна. Она застыла на пределе. Автомобиль несется по шоссе, связывающему село Долгополье с городком Солином. Водитель И. Балич, вцепившись в руль, напряженно смотрит на дорогу. Три пассажира, склонив головы над мальчиком, лежащим у них на коленях без сознания, думают только об одном: успеть, успеть довезти до больницы трехлетнего Синишу.

На тринадцатом километре из-за поворота навстречу «Москвичу» выскочил идущий тоже на предельной скорости ФИАТ. Балич, резко вывернув машину, избежал лобового удара. Но это обошлось дорого: «Москвич» влетел в кювет, четыре раза перевернулся и замер, лежа на земле вверх колесами.

Представьте себе изумление бросившихся на помощь людей, когда они увидели, что попавшие в аварию отделались только испугом, а мальчик пришел в себя. Прочный кузов «Москвича» спас жизнь всем пятерым пассажирам.

В Норвегии вам расскажут о «Москвиче», врезавшемся в трамвай и оставшемся без вмятин. Сколько стран, столько историй.

Наши машины завоевали заслуженную популярность у зарубежных водителей. В Монголии ие так давно была устроена выставка советских автомобилей. К зданию выставки подкатил грузовик ЗИЛ-150 с многочисленными звездочками на стекле. Это приехал со своими друзьями Герой Социалистического Труда МНР шофер Самбу, который 19 лет непрерывно трудится на советских автомобилях, водит их в дальние рейсы. ЗИЛ-150, на котором он приехал, прошел уже более 900 тысяч километров. В Монголии любят и ценят советские автомобили. В стране много водителей, которые наездили на наших грузовиках по 200—300 тысяч километров без капитального ремонта двигателя.

Вот еще одно убедительное свидетельство популярности советских автомобилей за рубежом. На нынешней традиционной весенней ярмарке в Лейпциге, где 70 стран мира были представлены более чем десятью тысячами экспонатов, «королем ярмарки» стал могучий самосвал БелАЗ-548. Он получил юбилейную, тысячную по счету лейпцигскую золотую медаль. Автоколосс пришел на ярмарку своим ходом, и его водителю инженеру Ивану Кручко пришлось сотни раз рассказывать, каким был рейс и сколько любопытных высыпало на дороги Польши и ГДР, когда появлялся БелАЗ.

Отзывы о нашей технике самые лучшие. Неприхотливые, выносливые, обладающие высокой

проходимостью, простые в обслуживании и ремонте, советские автомобили снискали себе добрую славу. Особенно много похвальных слов мы слышали от водителей, работавших на возведении Асуанской плотины (ОАР), в карьерах Индии, на плантациях Кубы, в геологических экспедициях Африки.

Теперь они бегают по дорогам 67 стран мира. И не только легковые. Могучие МАЗы и БелАЗы, красавцы ЗИЛы и ГАЗы, юркие УАЗы и РАФы можно встретить в песках Африки, на просторах Азии, в горах Скандинавии.

Не случайно год от года растет число государств, частных фирм, которые хотят приобрести советские автомобили.

Главные покупатели наших автомобилей — социалистические страны. Но неуклонно растет экспорт и в капиталистические страны. Если около десяти лет назад они покупали 6—7 тысяч легковых автомобилей и совсем немного грузовиков, то сейчас поставки выросли более чем в три раза, при этом расширился экспорт грузовых автомобилей.

Фирма «Бифрейдер» в Исландии уже в течение ряда лет успешно реализует нашу автомобильную продукцию. К началу 1966 года здесь насчитывалось 3614 советских автомобилей, что составляет 12,5 процента всего парка страны, к тому же доля наших машин в общем импорте Исландии составляет 30 процентов.

В Европе постоянными нашими клиентами являются Австрия, Дания, Норвегия, Финляндия. Не так давно подписан контракт на крупную поставку «Москвичей» французской фирме «Жак Пок». Большую заинтересованность в покупке нового «Москвича» проявили торговые фирмы Англии, ФРГ, Швейцарии и другие.

За последние годы на карте мира появились новые государства, освободившиеся от колониальной зависимости и получившие самостоятельность. Советский Союз оказывает молодым развивающимся странам бескорыстную помощь, ведет с ними взаимовыгодную торговлю. Десятки государств Азии и Африки покупают советские автомобили. Давними партнерами СССР являются такие страны, как ОАР, Сирия, Афганистан, Иран. Среди новых партнеров — Нигерия и другие государства.

Днем и ночью наши автомобили перевозят грузы, боевую технику по дорогам борющегося Вьетнама, трудятся на полях и стройках ДРВ. Советский Союз, на деле проявляя свою солидарность с Демократической Республикой Вьетнам, оказывает всестороннюю помощь в борьбе против американской агрессии. Поставка автотранспорта братскому вьетнамскому народу — одна из форм этой бескорыстной помощи.

Советский Союз не только торгует автомобилями, но и гарантирует их обслуживание. Сейчас за рубежом действует 1623 мастерских, технических центра и станции технического обслуживания. Количество пунктов технического обслуживания ежегодно увеличивается. В настоящее время такие станции техобслуживания строятся в Болгарии, на Кубе, в Монголии, Польше, Румынии, ДРВ и в ряде других стран. Соглашения на техническое обслуживание заключены с 49 странами, в том числе с фирмами Афганистана, Ирака, Ирана, Кипра, Дании, Франции.

Большая помощь зарубежным фирмам оказывается в обучении механиков уходу за советскими автомобилями и ремонту.

В Советском Союзе прошли подготовку более 700 иностранцев. Но не только зарубежные специалисты приезжают к нам, чтобы пройти курс обучения. Для оказания технической помощи всем, кто импортирует советские автомобили, с заводов-изготовителей командируются специалисты высокой квалификации, которые занимаются с иностранными механиками. В настоящее время в зарубежных странах работает более двухсот наших посланцев. Советские специалисты постоянно знакомят зарубежных партнеров, автомобилистов с последними достижениями советской автомобильной промышленности.

Для популяризации автомобилей устраиваются международные выставки, ярмарки. В 1966 году было организовано 13 специализированных выставок. Пхеньян, Рейкьявик, Утрехт, Брюссель, Бухарест, Париж, Лондон, Женева, Хельсинки, Ганновер — вот далеко не полный перечень городов, где экспонировались наши автомобили.

В 1967 году советские автомобили выставляются на ярмарках в Триполи (Ливия), Будапеште, Познани, Измире (Турция) и в ряде других зарубежных городов. Наши машины можно будет увидеть на выставочных салонах в Амстердаме, Женеве, Париже, Турине, Лондоне. Большую роль в упрочении репутации советских автомобилей играет участие их в международных ралли.

Советский автомобиль... Он вышел на магистрали почти семидесяти государств мира, став одним из достойных полпредов технического прогресса СССР. Перефразируя слова популярной песни, с полным правом можно сказать: и сокращаются большие расстоянья между странами и континентами, когда поет мотор советского автомобиля.

Б. НИКИТИН



Один из передовых строителей Асуанской плотины на реке Нил (ОАР) водитель мощного советского МАЗа Убойд Али Хефни.





Советские автомобили на дорогах Демократической Республики Вьетнам — обычное явление. КрАЗ, который вы видите на фото вверху справа, трудится на строительстве гидроэлектростанции, которая сооружается с помощью СССР в провинции Иенбай. На переднем плане: советский инженер Н. С. Генералов и начальник строительства плотины Лыу Тынь.

На нижнем снимке — грузовик Московского автозавода имени Лихачева и трактор «Беларусь» во время уборки сахарного тростника на кубинской плантации.

Фото В. Будана, В. Соболева и А. Стужина (ТАСС)

Автомобиль — как человек: и у него бывают недомогания, болезни, преждевременная старость. Стоит немного не доглядеть, пренебречь режимом, и, пожалуйста,— инвалидность в расцвете лет. Правда, этим аналогия исчерпывается. Потому что лечить автомобильные болезни много легче: для машины есть запасные части. Вышел из строя один «орган» — достаточно заменить его другим, новеньким, и недуга как не бывало. Надо только, чтобы больница, то бишь станция технического обслуживания, быстро и хорошо сделала «операцию».

Долголетие и вся жизнь автомобиля практически зависят от четкости и добросовестности работы службы технического сервиса. Вот здесь и загвоздка. Оказывается, автомобильные «больницы» и «поликлиники» сами далеки от идеала. И это вызывает серьезную тревогу. Скоро автомобилей на улицах и дорогах нашей страны станет в несколько раз больше. Кто же выручит их от преждевременного одряхления, если и сейчас станции технического обслуживания не могут успешно справиться с этой задачей? Разумеется, что сеть станций в самое ближайшее время расширится. Но здесь возникает масса вопросов. Где и какие станции нам надо строить? Какой парк машин придется обслуживать? В каких условиях они будут эксплуатироваться? Какие в основном придется выполнять работы? И так далее и тому подобное.

До недавнего времени достаточно определенно ответить на такие вопросы было невозможно. Сегодня для ответа на них мы уже располагаем некоторыми данными. Дело в том, что комиссия по техническому обслуживанию и эксплуатационной надежности автомобилей Совета технической пропаганды московского Дома культуры автомобилистов, НИИ автомобильного транспорта и Московский инженерно-экономический институт провели совместно анкетный опрос столичных автолюбителей и впервые получили таким образом реальные статистические данные об эксплуатации автомобилей индивидуального пользования.

Понятно, что такой материал представляет несомненный интерес и для читателей журнала. По просьбе редакции с рассказом об этой полезной работе сегодня в нашем «Клубе» выступают члены Совета технической пропаганды московского Дома культуры автомобилистов старший научный сотрудник НИИ автотранспорта кандидат технических наук Е. КУЗНЕЦОВ и доцент Московского инженерно-экономического института кандидат экономических наук О. ЛУШНИКОВ.

СКОЛЬКО ЖИТЬ АВТОМОБИЛЮ?

В основном московским автолюбителям принадлежат сравнительно «молодые» автомобили, по своему «возрасту» не требующие больших забот о профилактике и текущем ремонте. Более половины опрошенных автолюбителей владеют автомобилями, которые прошли менее 50 000 километров. Среднегодовой пробег по всем маркам машин тоже довольно стабилен и составляет 9000 километров.

Только одна пятая всех машин на ходу круглый год, а основная масса используется лишь в течение восьми месяцев: с апреля по ноябрь. Они дружно, сразу выходят на весенние улицы и постепенно, одна за другой становятся «на прикол» в преддверии зимы. Причина зимней «спячки» — отсутствие теплых гаражей, трудности с пуском двигателя на морозе, скользкие, занесенные снегом дороги.

Выяснилось, что половина всех личных машин зимует под открытым небом, обледенелая, засыпанная снегом.

Услугами станций технического обслуживания пользуются лишь 15 процентов автолюбителей. Столь малая цифра объясняется целым рядом причин. Прежде всего, отпугивают плохое качество работ, волокита, равнодушие к нуждам заказчика. Иными словами, низкая культура производства. Частично это объясняется плохим планированием и явно недостаточным снабжением запасными частями и материалами. Самых ходовых, необходимых деталей на станциях как раз и не бывает. Вместо них мертвым грузом лежат на складах дорогие сложные узлы. Система заработной платы также не заинтересовывает ремонтников в хорошем и быстром обслуживании машин. Станции даже отказываются гарантировать качество своей работы: выехал за ворота, сломалось на том же месте — начинай все сначала. Наконец, высока еще стоимость ремонта.

И вместе с тем станций технического обслуживания у нас еще очень и очень мало. В летнее время возле них нескончаемые очереди.

Но подлечивать автомобиль, оберегать его от преждевременного износа все-таки надо. От этого никуда не уйдешь. И вот половина автолюбителей, претерпев мытарства на станциях, переходит на самообслуживание своих машин в неблагоприятных для этого условиях: во дворе, на улице или обочине дороги. Третья часть автомобилей попадает в руки к «частным мастерам». У этой проблемы есть не только моральная, но и материальная сторона, которую нельзя не принимать во внимание. Анкетный опрос показал, что московский автолюбитель тратит на содержание своей машины в среднем 140 рублей в год. Из них около 56 рублей уходят на бензин (1000 л), а остальные 80—90 рублей расходуются на техническое обслуживание, ремонт и материалы. Значительная часть этих сумм идет «частным предпринимателям». Помножьте их на десятки тысяч индивидуальных машин — и вы получите миллионы рублей. Миллионы рублей, на которые можно было бы построить несколько новых, первоклассно оборудованных станций технического обслуживания, обеспечить их всем необходимым для безупречной работы.

Владельцы автомобилей кровно в этом заинтересованы. Две трети опрошенных весьма определенно высказались, что им очень хотелось бы прекратить «самодеятельность» и стать постоянными клиентами станций технического обслуживания.

Какими же хотят видеть эти станции наши автолюбители? Анализ ответов приводит к мысли, что на оживленных магистралях следует построить большое количество мелких обслуживающих предприятий, на которых без очередей и быстро выполнялись бы лишь работы первой необходимости: профилактика, мелкий заявочный ремонт. Кроме того, должны действовать станции средней мощности для текущего и мелкого аварийного ремонта. Наконец, не обойтись и без крупных специализированных станций для капитального ремонта двигателей, восстановления машин после серьезных аварий, для ремонта и окраски кузовов. На всех станциях обязательна гарантия качества работ.

Без умно распланированной сети станций технического обслуживания разной мощности трудно обходиться уже сейчас. Много труднее станет в ближайшие годы. Вывод один — пора приступить к решению этой проблемы.

Мы познакомили читателей лишь с самыми общими итогами анкетного опроса московских автолюбителей. Подробные данные направлены организациям и учреждениям, призванным решать перечисленные здесь вопросы. Надеемся, что собранные комиссией материалы принесут пользу.

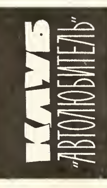
Анкета, распространенная среди московских автолюбителей, дала интересные результаты. Однако собранный материал локален и характеризует положение лишь в одном крупном городе. На основании таких ограниченных данных делать выводы для всей страны было бы опрометчиво. Для этого нужен анкетный опрос самой широкой аудитории автолюбителей — из разных городов и сельских районов. Вот почему редакция решила привлечь к этому наших читателей и с помощью авторов опубликованной выше статьи разработала предлагаемую здесь анкету.

Она включает 32 вопроса и составлена таким образом, чтобы ее можно было обрабатывать на электронно-вычислительной машине. Под каждым вопросом приведено несколько вариантов ответа. Просим внимательно ознакомиться с ними и подчеркнуть те из них, которые соответствуют условиям эксплуатации вашей машины. По некоторым вопросам (14, 17, 18, 27—31) можно подчеркнуть сразу несколько ответов. Писать ответы не следует, потому что письменный текст невозможно перенести на перфокарту ЭВМ.

Заполненную анкету надо вырезать из журнала, склеить по меткам и прислать в редакцию. Результаты опроса будут опубликованы.

Помните: чем больше автолюбителей примет участие в этой своего рода заочной конференции, тем обоснованнее будут выводы, от которых в определенной мере зависит решение вопросов обслуживания индивидуальных машин.

Ждем вашего участия в этом важном деле, дорогие товарищи!



ЗАСЕДАНИЕ СОРОК ПЕРВОЕ



Место склейки

Линия отреза

Место склейки

1) Постоянное место эксплуатации Вашего автомобиля?

1. Москва
2. Ленинград
3. столица союзной республики
4. областной город
5. районный город
6. поселок городского типа
7. сельский населенный пункт

2) Марка и модель автомобиля?

0. «Запорожец»
1. «Москвич-401»
2. «Москвич-402»
3. «Москвич-407»
4. «Москвич-403»
5. «Москвич-408»
6. М-20 «Победа»
7. М-21 «Волга»
8. ГАЗ-12
9. Иномарка

3—4) Год выпуска автомобиля?

3)	4)
до 1954	1960
1954	1961
1955	1962
1956	1963
1957	1964
1958	1965
1959	1966
	1967

5) Каков пробег автомобиля с начала эксплуатации (тыс. км)?

0. до 20
1. 21—40
2. 41—60
3. 61—80
4. 81—100
5. 101—200
6. 201—300
7. 301—400
8. 401—500
9. свыше 500

6—7) Каков среднегодовой пробег автомобиля (тыс. км)?

6)	7)
0. до 1,0	0. 8,1—9,0
1. 1,1—2,0	1. 9,1—10,0
2. 2,1—3,0	2. 10,1—11,0
3. 3,1—4,0	3. 11,1—12,0
4. 4,1—5,0	4. 12,1—13,0
5. 5,1—6,0	5. 13,1—14,0
6. 6,1—7,0	6. 14,1—15,0
7. 7,1—8,0	7. свыше 15,0

8—9—10—11) В течение скольких месяцев в году эксплуатируете свой автомобиль?

4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12

10) начало эксплуатации:
1. январь
2. февраль
3. март
4. апрель
5. май
6. июнь

11) окончание эксплуатации:
1. сентябрь
2. октябрь
3. ноябрь
4. декабрь

Линия второго сгиба

12) В каких дорожных условиях работает автомобиль?

1. хороших (асфальт, бетон и т. п.)
2. удовлетворительных (каменное покрытие)
3. плохих (грунтовые дороги)
4. на разных дорогах
5. на горных дорогах

13) Сколько дней в неделю используете автомобиль?

1; 2; 3; 4; 5; 6; 7

14) В каких целях Вы используете автомобиль?

1. для поездок по служебным делам
2. для поездок на работу и с работы
3. по хозяйственным делам
4. после работы для отдыха
5. по выходным дням
6. во время отпуска
7. для различных поездок

15) Сколько человек обычно ездит в автомобиле?

1; 2; 3; 4; 5 (включая водителя)

16) Где храните Вы свой автомобиль (стоянка)?

1. открытая
2. под брезентом
3. железный гараж
4. каменный гараж (неотапливаемый)
5. каменный гараж (отапливаемый)
6. деревянный гараж
7. многоэтажный гараж

17) В каком гараже Вы хотели бы хранить свой автомобиль?

1. индивидуальном
2. коллективном
3. одноэтажном
4. многоэтажном
5. подземном
6. отапливаемом
7. неотапливаемом

Линия первого сгиба

18) Какие трудности Вы испытываете при эксплуатации автомобиля?

1. трудный пуск двигателя зимой
2. отсутствие гаража
3. недостаток запасных частей
4. плохие дорожные условия
5. отсутствие станций технического обслуживания (СТО)
6. плохая работа СТО (отсутствие сервиса)
7. недостаточная сеть АЗС
8. отсутствие необходимого ассортимента топлива и масел
9. высокая стоимость содержания автомобиля

19) Каков средний расход бензина (в литрах на 100 км)?

0. до 7,0
1. 7,1—8,0
2. 8,1—9,0
3. 9,1—10,0
4. 10,1—11,0
5. 11,1—12,0
6. 12,1—13,0
7. 13,1—14,0
8. 14,1—15,0
9. свыше 15,0

20—21) Какова средняя стоимость содержания автомобиля в год (обслуживание, ремонт, запасные части, материалы, бензин)?

20) всего:
0. до 50 руб.
1. 51—100
2. 101—150
3. 151—200
4. 201—250
5. 251—300
6. свыше 300

21) в т. ч. расходы на бензин (руб.):

0. до 25	
1. 26—30	5. 61—70
2. 31—40	6. 71—80
3. 41—50	7. 81—90
4. 51—60	8. 91—100
	9. свыше 100

22) Можете ли Вы сами обслуживать и ремонтировать автомобиль?

1. да 2. нет

23—24) Где проводите обслуживание и ремонт автомобиля?

23) регулярно:
1. на СТО
2. в автохозяйстве
3. у себя в гараже
4. у дома
5. «на стороне»

24) иногда:
1. на СТО
2. в автохозяйстве
3. у себя в гараже
4. у дома
5. «на стороне»

25—26] Кто выполняет работы!

25) профессионалы:
   1. работникн СТО
   2. работниин автохозяйств
   3. приглашенные
   4. самн

26) любнтели:
   1. сами
   2. приглашвнные

27] Почему Вы не пользуетесь услугами СТО!

1. отсутствие СТО
2. СТО далеко расположены
3. большие очереди
4. неудобные часы работы
5. отказ в выполненни тех или иных работ
6. низкое качество работ
7. высокая стоимость работ
8. отсутствие гарантнй за выполненные работы

28—29] Какие работы хотели бы Вы выполнять на СТО!

28) профилактического характера:
   1. мойку
   2. антнкоррозийную защиту
   3. смазочные
   4. регулировочные
   5. крепежные
   6. шинные
   7. электротехнические
   8. общее обслуживание

29) ремонтного характера:
   1. мелкий текущнй ремонт
   2. ремонт двигателя
   3. ремонт другнх агрегатов
   4. аварийный ремонт
   5. подкрасну и окраску
   6. любые работы

30] Какими Вы представляете пункты или станции обслуживания!

1. универсальными (ремонт н обслуживание)
2. специалнзированнымн
3. мелкнмн при АЗС
4. крупными
5. мелкими самостоятельными

31] Какое время работы СТО вам подходит!

1. общее для предприятий обслуживання (с утра)
2. в вечерние часы
3. с выходным днем в воскресенье
4. с выходным днем на неделе
5. без выходного дня

32] При наличии СТО и их нормальной работе стали бы Вы регулярно пользоваться их услугами!

1. да 2. нет

Место для марки

Место склейки

Место склейки

Москва, К-12, ул. Разина, 9

Редакция журнала „За рулем“

Обратный адрес







Слева направо: серебряный призер Вячеслав Дубинин, обладатель бронзовой награды Владимир Цибров, чемпион мира 1967 года Борис Самородов.

ЛАВРЫ—СИЛЬНЕЙШИМ!

Вот уже семь лет подряд после встречи Нового года я начинаю сборы в дальнюю дорогу — извлекаю шубу и ушанку, унты и рукавицы. Жителю Праги такие теплые вещи ни к чему, но в Сибири и на Урале без них не обойтись. В эти края держат путь чехословацкие мотогонщики-ледовики, которых я сопровождаю как руководитель команды и корреспондент.

В моей журналистской сумке лежит карта Советского Союза. На ней кружками обведены города, где нам довелось выступать. В 1960 году их было два — Москва и Уфа. Потом прибавились Ленинград, Салават, а в последнее время сразу Новосибирск, Кемерово, Балаково, Барнаул. Недавно я отметил на карте еще два города — Куйбышев и Стерлитамак. Здесь международные мотогонки состоялись впервые.

Каждая новая поездка в Советский Союз — это встреча с новыми друзьями мотоспорта, это увлекательная борьба на ледяных треках, это новые незабываемые впечатления.

На том большом пути, который прошел советский спорт за 50 послеоктябрьских лет, в тех успехах, которыми отмечен этот путь, заметный след, как мне кажется, оставили мотоциклисты. Именно им мы обязаны рождением нового чемпионата мира.

В прошлом году на страницах чехословацкого «Мотор-ревю» я писал: «Зачинателем и покровителем нового вида мотоспорта выступил Советский Союз, которому мы выражаем нашу признательность за организацию и подготовку первого чемпионата мира. Не часто случается, чтобы новый вид спорта, успевший пройти всего через два первенства Европы, был поднят до уровня чемпионата мира. Приятным сюрпризом был необычайный интерес, проявленный к нему со стороны многих стран мира».

Сегодня я могу с удовлетворением добавить к этому, что и второй чемпионат вызвал столь же большой интерес. В нем, как известно, приняли участие представители 12 стран, и он стал главным событием зимнего мотоспортивного сезона.

Для меня, например, нет в мотоспорте зрелища более захватывающего, чем ледяные гонки. Я имею в виду не внешнюю сторону соревнований — мчащихся стрелой мотоциклистов, облака жемчужной ледяной пыли. Меня больше захватывает другое — внутренний драматизм этих гонок. В них, мне думается, особенно зримо раскрываются возможности спортсмена в момент наивысшего напряжения духовных и физических сил.

Наверно, поэтому гонки на льду завоевали в кратчайший срок всеобщую популярность в Советском Союзе, стране, где живут люди сильные и отважные.

Я хорошо знаю Уфу — город, названный Меккой зимнего мотоспорта. Когда приезжаешь сюда, чувствуешь, что мотогонки по отношению ко всем остальным видам спорта занимают прямо-таки королевское положение. Умение укрощать мотоциклы на льду ценится здесь превыше всего. Лучшие гонщики в Уфе популярнее, чем самые известные в мире вратари и нападающие. Тут каждый мальчишка мечтает стать вторым Самородовым или Кадыровым.

Не только в климатических условиях вашей страны, а в духе и характере советских спортсменов я вижу причины их успехов в мотогонках на льду.

Во втором чемпионате они завоевали все медали. И самая почетная из них — золотая — досталась неутомимому Борису Самородову. Если говорить о силе духа и характере, то эта победа особенно примечательна. Помню первую встречу с ним в 1960 году. Тогда он вышел на лед после длительного перерыва. Автомобильная авария привела его на несколько месяцев в больницу. Он перенес тяжелую операцию, и врачи считали, что ему навсегда закрыта дорога в мотоспорт. А он все-таки вернулся, и не просто вернулся, а стал за эти годы обладателем Кубка ФИМ, чемпионом Европы и, наконец, чемпионом мира по мотогонкам на льду.

Серебряная медаль досталась Вячеславу Дубинину. Этот талантливый спортсмен давно обратил на себя внимание, но его подводила горячность. Сейчас он излечился от этой болезни.

Всеобщие симпатии завоевал дебютант чемпионата подмосковный гонщик Владимир Цибров, занявший третье место. Его отличают высокая техника, темперамент бойца, но ему еще не хватает опыта.

Ваша молодежь упорна и настойчива. На моих глазах расцвел талант Габдрахмана Кадырова. Не сказали своего последнего слова ветераны Юрий Дудорин и Всеволод Нерытов. Много способных гонщиков мы встречали на товарищеских соревнованиях в Барнауле, Балаково, Новосибирске и других городах.

Но за прошедший после первого чемпионата год соперники советских гонщиков тоже «подросли». Ведь только падение в Ленинграде лишило лучшего чехословацкого ледовика Антонина Шваба призового места. Многого следует ожидать от дебютанта нашей команды Павле Мареша. Значительно повысили класс мотоциклисты Швеции, ГДР, Югославии, Польши. Так что в будущем мы можем стать свидетелями еще более острой борьбы на чемпионатах по зимнему спидвею.

Конечно, победа — главное в спортивном соревновании. Но не в одних победах дело.

Когда приходит пора расставаться с русским льдом, нам немного грустно, как бывает всегда при прощании с добрыми товарищами. За время чемпионата приобретаешь много друзей. Все мы — чехи, русские, немцы, шведы, монголы — вне состязаний как одна команда. У нас нет секретов друг от друга. Мы помогаем друг другу. И в этом, если хотите, интернациональное значение чемпионата.

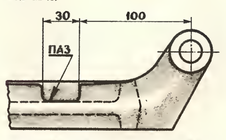
Адольф КУБА,
зам. главного редактора
чехословацкого журнала «Свет мотору»

РЕЗУЛЬТАТЫ

1. Б. Свмородов (СССР) — 44 очка; 2. В. Дубнннн (СССР) — 40; 3. В. Цибров (СССР) — 37; 4. А. Шеаб (ЧССР) — 36; 5. Г. Кадыров (СССР) — 32; 8. В. Нерытов (СССР) — 32; 7. Н. Свитала (ПНР) — 28; 8. П. Мареш (ЧССР) — 28; 9. К. Вестлунд (Швеция) — 26; 10. С. Кубнчен (ЧССР) — 24.

НЕ СНИМАЯ ПОДСТАВКИ

Если вы приобрели коляску «Велорекс» и устанавливаете на мотоцикл детали ее крепления, вас подстерегает одно неудобство. Дело в том, что нижний узел крепления коляски, монтируемый



Паз в подставке.

на раму мотоцикла под двигателем, имеет вилку, которая располагается таким образом, что мешает подставке в походном положении подняться до своего зажима. Езда же с неподнятой полностью подставкой доставляет много неприятностей и даже может привести к аварии. Многие вовсе снимают ее. Эксплуатировать же мотоцикл без подставки неудобно: в случае ремонта приходится заменять ее камнем или каким-нибудь другим случайным предметом.

Тому, кто встретится с такой трудностью, я рекомендую небольшую доработку. Необходимо всего-навсего сделать ножовкой и напильником паз (см. рисунок) в одной, правой по ходу, стойке подставки глубиной до поперечного ребра жесткости. И подставка встанет на свое место.

О. НИКАРО-КАРПЕНКО

УССР, г. Жданов-24,
ул. Веселая, 52, кв. 56

ПРОКЛАДКА ИЗ ПОРОНИТА

При разборке автомобильного двигателя или при регулировках нередко выходят из строя прокладки. Особенно часто это случается с прокладками, стоящими между блоком и корпусом водяного насоса, между головкой блока и клапанной крышкой. А найти новую не всегда просто.

Можно выйти из положения, воспользовавшись поронитом толщиной 1,5—2 мм. Надо вырезать ножом из этого материала две-три пластинки, склеить их бакелитовым лаком и дать просохнуть 1—2 часа. После этого прокладку можно ставить на автомобиль, предварительно посыпав соприкасающиеся поверхности графитным порошком.

Такие уплотнители хорошо держатся, не дают течи и легко демонтируются.

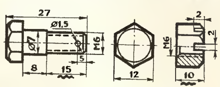
Ю. БЕЛЯЕВ

Челябинская область, г. Златоуст-20,
ул. Ленина, 13, кв. 7

НАДЕЖНОЕ КРЕПЛЕНИЕ

У «Запорожца» иногда затрудняется включение передач третьей, четвертой и заднего хода. Опытные водители знают, что в этом случае надо срочно подтянуть крепление соединительной планки со штоком механизма переключения передач и штоком коробки передач. Но что делать, если болты вытянулись, а резьба на болтах и гайках износилась?

После того, как мне за один сезон дважды приходилось менять эти болты и гайки, я поставил болты с резьбой увеличенной длины и соответственно гайки



Удлиненное болтовое соединение.

большей высоты (см. рисунок). Материалом для них взял сталь 45. После изготовления болты и гайки нужно цементировать.

Удлинение болтового соединения обеспечит более надежную работу механизма переключения передач и избавит от необходимости часто подтягивать соединение.

С. КИРПИЧНИКОВ

Москва, Ж-429,
II квартал, 9, кв. 6

ПРИ ПОМОЩИ КЛИНА

С течением времени на «Москвиче-407» становится трудно установить зажигание. Дело в том, что у подшипников скольжения, в которых вращается валик распределителя, в корпусе распределителя появляется люфт. Запрессовать новые втулки невозможно, так как узел не разбирается. Поэтому приходится заменять целиком распределитель зажигания.

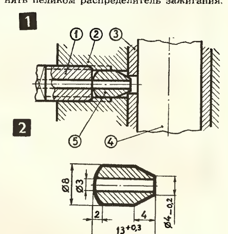


Рис. 1. Узел в сборе: 1 — масленка; 2 — корпус распределителя; 3 — подшипник; 4 — валик распределителя; 5 — цилиндрический клин.

Рис. 2. Цилиндрический клин.

Но есть несложный способ ремонта. Необходимо только вывернуть колпачковую масленку 1 (рис. 1) из хвостовика корпуса 2 распределителя и вставить специальный цилиндрический клин из стали 3 (рис. 2), а затем поджать его колпачковой масленкой.

Смазка от этого не ухудшится, а корпус вместе с подшипниками будет жестко закреплен.

Ф. ЛОМАКИН

г. Берислав Херсонской области,
ул. Херсонская, 155

ПЕРЕКЛЮЧАЮ НОГОЙ

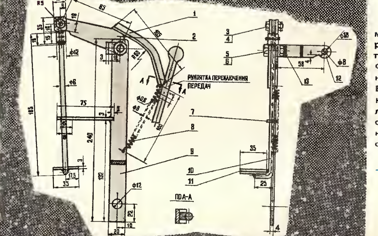
Прочитав в журнале «За рулем» № 4 за 1966 год статью «Накат и его особенности», не могу не предложить чертежи приспособления, которым пользуюсь уже три года на мотоцикле «Урал М-62». Это приспособление (см. рисунок) очень удобно в эксплуатации и легко в изготовлении. Оно дает возможность при любой скорости, не отрывая рук от руля и не отвлекая внимания, производить переключение ножной педалью.

Крепится приспособление с правой стороны мотоцикла задней шпилькой крепления двигателя и болтом крепления двигателя с коробкой передач, пропускаемым через верхнее отверстие приспособления диаметром 8 мм.

М. БИРЮКОВ

Московская область,
г. Мытищи-6, Б. Рупасовская ул., 15, корп. 3, кв. 23

Приспособление для удобного включения нейтрали: 1 — переключатель; 2 — рычаг; 3 — болт М6; 4 — гайка М6; 5 — болт М10 × 25; 6 — гайка М8; 7 — пластина; 8 — пружина; 9 — стойка; 10 — шток; 11 — педаль; 12 — рычаг; 13 — шплинт.



От редакции. По мнению главного конструктора Ирбитского мотоциклетного завода А. М. Федорова, приспособление, предлагаемое тов. Бирюковым, больше нужно начинающим. Для более опытных мотоциклистов включение нейтрали ногой или рукой не представляет особого труда.

И УДОБНЕЕ И БЫСТРЕЕ

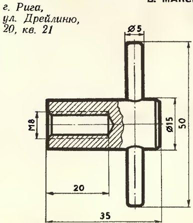
При возвращении в гараж нужно отсоединить от аккумулятора один из проводов. Этого требуют правила противопожарной безопасности.

Наконечники проводов на полюсных штырях крепятся при помощи болта и гайки.

На своей машине «Москвич-407» я заменил крепежные гайки барашками. Это позволило отказаться от гаечного ключа. Теперь рукой можно закрепить и ослабить наконечник провода на штыре аккумуляторной батареи. Устройство барашка видно из чертежа.

В. МАКСИМОВ

г. Рига,
ул. Дрейлиню,
20, кв. 21



Зеленая волна

24

СВЕТОФОРАМИ КОМАНДУЕТ МАШИНА

Градостроителям, прикидывающим в чертежах и макетах транспортные развязки будущей Москвы, приходится решать сложные проблемы. Ведь уже сейчас пропускная способность основных столичных магистралей почти исчерпана. Широченный Ленинградский проспект за час «пиковой» нагрузки пропускает 9 тысяч машин. Увеличится интенсивность движения всего лишь на 20 процентов — и наступит предел, станут возникать пробки, заторы. По скромной Сретенке проходит за час 1400 автомобилей, автобусов и троллейбусов, а в резерве пропускной способности осталось лишь 13 процентов. Больше чем на 75 процентов исчерпана пропускная способность ряда улиц на Садовом кольце, на две трети — улицы Горького и Ленинского проспекта.

За последние десять лет транспортный парк столицы увеличился вдвое. А имеющееся сейчас количество машин удвоится значительно раньше, чем еще через десять лет. Таковы уж закономерности роста, и не считаться с ними невозможно. В чем же выход из положения?

Во-первых, в перепланировке города, реконструкции его транспортных магистралей. В этом направлении за истекшее десятилетие уже проделана огромная работа. Прокладываются новые проспекты, просторные и красивые, строятся туннели, мосты, набережные, сооружено 63 пересечения дорог в разных уровнях и 86 подземных переходов для пешеходов. Еще больше предстоит сделать. Разрабатываемый сейчас Генеральный план реконструкции Москвы на ближайшие пятнадцать лет предусматривает новые общегородские кольцевые и радиальные магистрали безостановочного движения и другие способы решения транспортной проблемы. Но только такими мерами обойтись нельзя.

Очень трудно заново переделывать давно застроенную центральную часть Москвы. В столице насчитывается 4600 улиц и проездов общей протяженностью около 3 тысяч километров. Многие из них узки, извилисты, непригодны для интенсивного движения. Сносить здесь дома и строить на этом месте по сути дела новый город — невозможно, да и неразумно: надо сохранить исторический облик столицы. Значит, нужно другое решение. И оно уже найдено.

Можно не только расширять улицы, но и максимально использовать их полезную площадь, постараться не задерживать на ней ни на одну лишнюю секунду движущийся транспорт. Если машины не станут скапливаться у светофоров, а будут двигаться безостановочно, с большой средней скоростью, то на улице их может пройти в несколько раз больше. Такой эффект дает известная водителям «зеленая волна», которая уже действует на ряде московских улиц. Но, чтобы достичь при «зеленой волне» высоких результатов, нужно мгновенно учитывать плотность транспортных потоков на пересечениях улиц, определять, в какую сторону движется больше машин, рассчитать режимы работы светофоров. Человеку все это уже не под силу. Считать так быстро может только электронно-вычислительная машина. Электроника и автоматика и должны помочь в решении транспортной проблемы, в высокоэффективной организации уличного движения.

В Москве вычислительно-управляющее устройство для регулирования транспортного потока было впервые применено в 1964 году на улице Горького. Подсчитав при помощи детекторных датчиков, сколько в каком направлении проходит машин, это устройство открывает для проезда в наиболее загруженном направлении резервную зону.

В минувшем году в столице начали применяться более сложные электронно-управляющие устройства. Одно из них регулирует движение на перегруженном перекрестке Кропоткинской набережной и Саймоновского проезда. Действие такой машины основано на переработке информации о потоках транспорта, проходящих через перекресток. Информацию передают датчики, работающие по принципу ультразвуковой локации. Это — пьезоэлектрические преобразователи в параболических корпусах, подвешенные над каждой полосой проезда. Излучаемые ими ультразвуковые импульсы отражаются от проходящих машин и принимаются теми же преобразователями. Схематично выглядит все это так. К перекрестку подошла и остановилась перед красным сигналом светофора машина, за ней другая, третья... Когда в потоке транспорта, следующего с поперечного направления по зеленому сигналу, появится просвет (интенсивность движения станет меньше величины, предусмотренной программой машины), электронный регулировщик переключит светофор и определит длительность зеленого сигнала, достаточную для пропуска ожидающих автомобилей. Если же датчики их не обнаруживают, то светофор не переключается.

Электронно-управляющая машина способна работать не только как счетно-решающее устройство. Если интенсивность движения уменьшилась, ее можно переключить на жесткую программу автомата с различными циклами работы или на подачу желтого мигающего сигнала. Этим переключением ведают специальные электрические часы. Так, в частности, действует машина, установленная на Кропоткинской набережной.

Следующим этапом явится телемеханическое регулирование движения не на одном транспортном узле, а в целом микрорайоне города. В этом случае электронно-вычислительная машина перерабатывает информацию нескольких светофорных постов, оборудованных датчиками, и передает этим постам команды, обеспечивающие оптимальные условия движения для серии взаимосвязанных улиц и перекрестков. Такая машина будет установлена к 50-летию Советского государства на площади Серпуховской заставы. Она станет координированно управлять транспортными потоками сразу на шести перекрестках Москворецкого района столицы. На очереди телемеханизация и других перегруженных транспортом микрорайонов.

Однако пройдет пять — десять лет — и эти меры окажутся недостаточно эффективными. Только количество легковых автомобилей в Москве превысит миллион. Потребуется координированное, согласованное управление потоками транспорта по всей системе городских магистралей. С этой задачей сможет справиться лишь единая телемеханическая система управления движением во всем городе. Такая система уже создается. Закончена разработка проектных предложений по ее устройству.

Как же она будет работать? Система предусматривает оборудование информационных подстанций в узловых точках городских магистралей. Собранная многочисленными датчиками информация с этих подстанций будет поступать на центральный пункт управления в запоминающее устройство специализированной электронно-вычислительной машины. На основании этих данных машина будет управлять движением в каждом микрорайоне по оптимальной программе, учитывающей транспортные потоки на взаимосвязанных магистралях. Кроме того, система позволит применять координированное управление светофорной сигнализацией по принципу «зеленой волны» с жесткими многопрограммными режимами, устанавливаемыми с централизованных диспетчерских пультов, или «зеленой улицы», когда зеленые сигналы светофоров одновременно включаются на всей магистрали или отдельном ее участке.

Опыт многопрограммного диспетчерского управления движением на больших магистралях столицы уже имеется. Этот способ управления транспортными потоками применяется несколько лет на участке шоссе Энтузиастов. В нынешнем году такой системой оборудуется Варшавское шоссе, через год — Ленинский и Комсомольский проспекты, через два года — Щелковское шоссе, Воронцовская улица и Волгоградский проспект. Диспетчерская система, взаимодействуя с местной автоматикой, позволяет переводить магистраль на одну из трех программ координированного управления светофорной сигнализацией по принципу «зеленой вол-

ны» с автоматическим переключением программ в заданное время суток. Она может ввести на всей магистрали или отдельных перекрестках режим «зеленой улицы», желтого мигающего сигнала или, как говорят, отдать «бразды правления» средствам ручного регулирования на местах. Машина, кроме того, контролирует состояние дел на перекрестках и исполнение подаваемых ею сигналов.

После введения в строй единой телемеханической системы управления движением в городе электронно-вычислительная машина, изучая накопленный в запоминающем устройстве статистический материал, создаст наиболее совершенные жесткие программы регулирования движения на отдельных магистралях в те часы, когда не требуется вмешательства центрального пункта.

Уже сейчас внедрение в практику регулирования уличного движения автоматики и телемеханики, введение на некоторых улицах одностороннего движения позволило обеспечить для городского транспорта среднюю скорость 25—35 км/час. Это не так уж мало, средняя скорость движения в Лондоне и Париже значительно меньше.

В течение ближайших двух-трех лет свыше 40 московских улиц перейдут на «зеленую волну», все шире будет внедряться телемеханика, пока эта работа не завершится введением в строй единой телемеханической системы управления движением во всем городе. Взаимосвязанный комплекс мероприятий по реконструкции и усовершенствованию городских магистралей и внедрению электронно-вычислительной техники позволит решить проблему организации движения в Москве в условиях ожидаемого резкого увеличения транспортного парка столицы. Принимаются все меры, чтобы по проспектам будущей Москвы потоки машин двигались быстро, безостановочно, без пробок и заторов.

П. РУШЕВСКИЙ, начальник отделения организации движения ОРУД—ГАИ Москвы

Халатность привела к трагедии

Из зала суда



Ситуация, которая запечатлена на снимке, не случайность, а вполне закономерный результат того, что эта поездка с самого начала была организована из рук вон плохо. Набросали в кузов соломы, да этим и ограничились. И в таком, с позволения сказать, «переоборудованном» грузовике, разместившись кто как мог, девятнадцать работников совхоза «Небыловский» Юрьев-Польского района Владимирской области отправились в столицу, на Выставку достижений народного хозяйства. Даже старшего, ответственного за перевозку людей, назначить забыли. Хозяином положения стал шофер Леонид Жиганов.

На обратном пути, ночью Жиганов вел машину пьяным. И вот почти пустое шоссе оказалось для него тесным. В 18 километрах от Владимира, на участке за предупреждающим знаком «Извилистая дорога» он не справился с управлением. На повороте машину вынесло на левую сторону проезжей части, она врезалась во встречный ЗИЛ, свалилась в кювет и перевернулась. Последствия трагические: трое убиты, остальные ранены.

Жиганов приговорен к 10 годам лишения свободы. Кроме того, после отбытия наказания ему в течение двух лет запрещено управлять автомобилем. Суд не мог также не обратить внимания на вопиющую беспечность в организации перевозки людей и слабую воспитательную работу в коллективе совхоза. По этим вопросам в адрес дирекции и парткома совхоза было вынесено частное определение.

Н. ГОРШКОВ,
председатель народного суда

г. Суздаль

ОТ РЕДАКЦИИ. Из приговора народного суда мы узнали, что водитель Жиганов, молодой еще человек, тридцати трех лет, осилил, оказывается, только четыре класса начальной школы. Согласитесь, что в наши дни обстановка движения, устройство автомобилей, техника вождения настолько усложнились, что человеку с низкой общеобразовательной подготовкой за рулем современных быстроходных машин делать нечего. В Положении сказано, что претендовать на работу за рулем могут люди, окончившие, как правило, не менее семи классов средней школы.

Неизбежен вопрос: как же случилось, что шоферские права были выданы недоучке? Не является ли происшедшее прямым результатом его низкого образования и культуры? И наконец: нет ли таких шоферов в других колхозах и совхозах области?

КРОМКА «СУХАРЯ»

Из блокнота судебного эксперта

Водитель автобуса осторожно, не торопясь, вел машину вдоль крутого откоса. Вдруг он почувствовал, что машина перестала повиноваться: баранка безвольно крутнулась в сторону, а автобус свернул в другую. Тормоза действовали безукоризненно, но это уже не могло спасти положения: всего шесть метров — втрое меньше нормального тормозного пути — понадобилось пройти неуправляемой машине, чтобы рухнуть под откос и перевернуться.

Как обычно, была назначена автотехническая экспертиза. Казанская научно-исследовательская лаборатория судебной экспертизы, где я тогда работал, занялась выяснением причин происшествия. И вот что оказалось. Автобус ПАЗ-651 потерял управление из-за разрушения шарового пальца верхнего рычага левого поворотного кулака. Произошло это в результате неправильной сборки продольной рулевой тяги. В ее наконечник были поставлены два одинаковых сухаря с кромкой (деталь 51-3003022-А), в то время как один из них (со стороны пружины) должен быть без кромки (деталь 51-3003023). Со временем неправильно поставленный сухарь провернулся и своей кромкой постепенно стал подрезать шейку шарового пальца. В конце концов тот и разрушился.

Такая беспечность при сборке, приведшая к трагическим результатам, насторожила работников лаборатории. Срочно были проверены все автобусы и грузовики в автохозяйствах Татарского управления автомобильного транспорта. В результате было обнаружено еще несколько случаев недопустимой установки сухарей с кромками и даже замены сухарей шайбами. Все это вело к быстрому износу головки шарового пальца, деформации ограничителя хода пружины, ее ослаблению и поломке и к другим опасным неисправностям.

Результаты проверки были обсуждены в автохозяйствах на производственных совещаниях. Выяснилось, что инженерно-технические работники, шоферы и ремонтники далеко не всегда обращали внимание на правильность сборки деталей рулевого привода. Вопиющее нарушение требований ремонта и обслуживания автомобилей! На основе материалов, собранных экспертами, был издан соответствующий приказ по Управлению автотранспорта.

Этот пример показывает, как широк круг обязанностей и интересов судебного эксперта. Глубоко ошибается тот, кто полагает, будто вся задача эксперта сводится к установлению причины происшествия. Нет, это только полдела — эксперт должен выяснить, насколько эта причина типична, какими условиями она вызвана, что нужно сделать, чтобы избежать повторения таких происшествий. Систематизируя и обобщая дела, поступающие, как мы говорим, в производство, экспертиза ведет важную профилактическую работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

В решении многих задач на помощь экспертам приходит статистика. Казанская научно-исследовательская лаборатория судебной экспертизы проанализировала статистику уголовных дел по ряду автономных республик и получила скромную на первый взгляд цифру — 8,4. Такой процент от общего количества дорожно-транспортных происшествий составляют аварии из-за технической неисправности транспортных средств. Как будто их удельный вес и невелик, но именно такие происшествия влекут за собой самые тяжелые последствия. Ведь они, как правило, возникают совершенно неожиданно для водителя, и он, застигнутый врасплох, бессилен предотвратить опрокидывание, столкновение, наезд. Значит, далеко не так уж безобидна эта цифра, и борьба за уменьшение ее имеет огромное значение.

Откуда прежде всего следует ожидать беды? Какие узлы и устройства автомобиля перед выездом из гаража нужно проверять с особой тщательностью? Статистика говорит, что около четвертой части происшествий из-за неполадок в автомобиле вызвано неисправностями рулевого управления. Из-за поломок тормозов произошло больше половины всех таких происшествий. Даже небольшие ненормальности в работе тормозной системы часто приводят к наезду на пешехода. Водитель начинает тормозить, рассчитывая на нормальный остановочный путь, а он неожиданно оказывается длиннее — и человек под колесами.

Первые же симптомы повышенного износа деталей тормозной системы должны насторожить шофера. Всякая беспечность в этом случае может оказаться непоправимой. Я вспоминаю сейчас одно дело, которое пришлось расследовать

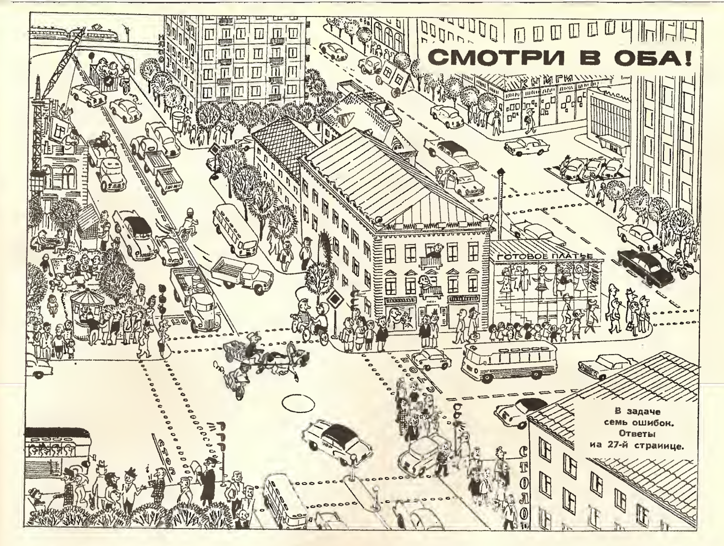


Рис. К. Невлера

самому. Водитель грузовика почувствовал, что тормоза начинают держать чуть хуже нормального, однако продолжал рейс с грузом и пассажирами в кузове. На спуске с горы случилось то, что можно было предвидеть: не выдержав возросшей нагрузки, отказал ножной тормоз. Водитель, как ни старался, не смог удержать автомобиль на дороге, машину вынесло за обочину, она свалилась под откос и перевернулась.

Экспертиза установила, что тормозная система этого автомобиля находилась в «прединфарктном» состоянии и нуждалась в немедленном ремонте. Неисправным оказался главный тормозной цилиндр. Обнаружился чрезмерный износ поршня и внутренней уплотнительной манжеты, смещение пружины и неполное закрытие ею отверстия в поршне. Даже возвратная пружина поршня укоротилась и утратила почти половину упругости, предусмотренной нормативами. Вот почему не было нормального давления в тормозной системе и педаль «провалилась».

Причин отказа тормозов можно было бы привести много. Однако не будем их перечислять со всеми подробностями. Отметим лишь, что чаще всего судебные эксперты устанавливают отсутствие или недостаточный уровень тормозной жидкости, наличие воздуха в системе гидравлического тормозного привода, набухание манжет, утечку воздуха из пневматического тормозного привода, износ накладок, неправильную регулировку зазоров между накладками и барабаном.

Следует всегда помнить, что в автомобиле не бывает мелочей, не заслуживающих внимания. Вот поучительный пример. На «Волге» когда-то неправильно был собран вентилятор: переднюю и заднюю лопасти поменяли местами. Однажды шофер пустил двигатель, открыл капот и принялся регулировать систему питания. Оторвавшейся лопастью он был ранен. Причина? Неправильная установка лопастей привела к деформации отверстий крепления, что вызвало усталостную трещину и разрушение лопасти.

Вы заметили, что все неисправности в описанных выше примерах возникли не моментально, а в процессе длительной эксплуатации машин? Все их можно было предвидеть и своевременно предупредить. Помешало недопустимое пренебрежение к «мелочам». В первую очередь я отношу этот упрек в адрес ремонтников и инженерно-технических работников, ответственных за техническое состояние автомобилей. По их вине произошло свыше 70 процентов всех происшествий из-за технической неисправности транспортных средств. Ведь их прямая обязанность следить за точным соответствием заменяемых деталей техническим условиям, за правильностью сборки отдельных узлов. Но и шофер, обнаружив неисправность во время рейса, должен разобраться в причине ее возникновения и сообщить об этом технической службе автохозяйства. Своевременный сигнал поможет предотвратить аварии других машин, будет способствовать повышению качества ремонта.

Кстати, при происшествиях в интересах водителей активно помогать экспертам. Разрушенные и неисправные детали вместе со взаимодействующими надо сохранять для экспертизы. Это очень важно не только для установления причин аварий, но и для их профилактики.

При исследовании разрушенных и неисправных деталей необходимо обращать внимание на качество их заводского изготовления. Своевременное обнаружение конструктивной недоработки или заводского брака имеет огромное значение для предотвращения многих дорожно-транспортных происшествий. Вот пример. Экспертиза в течение года столкнулась с двумя случаями поломки вала сошки рулевого управления автомобиля «Урал-355». Это насторожило. Тщательные металлографические и химические исследования вала неопровержимо выявили заводской брак. Состоял он в том, что вал изготовлялся из худшей, чем положено, стали (сталь 50 вместо 40ХА), с недопустимым подрезом галтели со стороны роликового паза, да к тому же был неправильно термически обработан. Это приводило к усталостным трещинам и грозило разрушением вала при ударах колес о неровности дороги. По материалам экспертизы Уральский автомобильный и Челябинский кузнечнопрессовый заводы устранили все недостатки, и надежность вала теперь не вызывает никаких сомнений.

...Я перелистал несколько страниц из своей записной книжки судебного эксперта. Хочется надеяться, что приведенные здесь факты и мысли принесут пользу и тем, кто держит руль в руках, и тем, кто выпускает автомобиль в рейс, гарантируя безупречную работу всех его механизмов.

Ф. ЕРМАКОВ,
инженер

г. Казань

КТО ВО ЧТО ГОРАЗД

В прошлом году на дорогах Америки в автомобильных катастрофах погибло около 50 тысяч человек и свыше 3,5 миллиона было ранено. Причин этому много, но в значительной степени сложившееся положение — результат отсутствия в стране единых правил движения. Около 15 процентов всех аварий совершили водители, приезжающие из одних штатов в другие. Да и надо ли удивляться, когда каждый едет, как говорят, со своим уставом?

Предположим, что вы выучились езде на автомобиле в штате, где водитель, делая левый поворот, обязан пропускать всех движущихся в прямом направлении. На дорогах Северной Каролины вас будет прямо-таки бросать в дрожь, когда, приблизившись к перекрестку, вы увидите машину, срезающую угол прямо перед радиатором вашего автомобиля. Вам здорово повезет, если удастся избежать столкновения. И оказывается, все в порядке вещей. Здесь, как и в некоторых других штатах, водители, находящиеся на перекрестке, имеют право преимущественного проезда и не должны при левых поворотах останавливаться, чтобы пропустить следующих прямо.

Нью-йоркский журнал «Ридерс дайджест», откуда мы почерпнули эти сведения, приводит и другие не менее удивительные факты.

Так, например, в штатах Айова, Висконсин, Миннесота и Индиана во всех случаях, когда на проезжей части справа от осевой линии нанесена еще и сплошная желтая линия, вы не можете пересечь ее и должны продолжать движение прямо. В то же время в Пенсильвании линии, нанесенные на проезжей части, лишь предупреждают водителей, а зоны, в пределах которых их нельзя пересекать, обозначаются только знаками. В штате Джорджия такие линии вообще наносятся вдоль правой стороны полотна дороги.

На дорогах некоторых штатов развороты разрешены, в других — нет. В местных правилах 44 штатов допускается обгон и объезд с правой стороны, в шести остальных такие маневры категорически запрещены. В нескольких штатах правила движения разрешают поворот на красный свет.

Такой же разнобой и в скоростях движения. В Южной Дакоте, например, в дневное время скорость движения ограничена 75 милями в час. В штате Массачусетс даже на хорошо просматриваемых участках магистралей — только 40 миль в час, хотя условия движения там почти такие же.

Национальный комитет по унификации правил движения и муниципальных постановлений пытается добиться принятия всеми штатами единого автомобильного кодекса движения по дорогам США. Что ж, время покажет, приведут ли эти усилия к желаемым результатам.

Е. ВОЛКОВ

Новое в классификации по мотоспорту

В конце 1966 года Центральный совет союза спортивных обществ и организаций СССР утвердил изменения и дополнения к Единой всесоюзной спортивной классификации. Раздел «Мотоспорт» не претерпел существенных изменений, однако он содержит ряд новшеств. Значительно расширены показатели, дающие право на получение звания «Мастер спорта СССР международного класса».

Для этого, например, нужно: или выиграть чемпионат страны в трех видах соревнований и в тех классах машин, которые входят в программы чемпионатов мира; или войти в шестерну в чемпионате мира по кольцевым гонкам и кроссу; или же войти в тройку на командных «Кроссах Наций», международных кольцевых гонках на «Большие призы».

Это звание присваивается также за выигрыш в течение двух лет подряд золотых медалей на шестидневке и за выступление в составе команды, завоевавшей «Приз Наций» или «Серебряную Вазу», либо за выход (в мировых, европейских или континентальных чемпионатах по спидвею) в число восьми сильнейших финалистов или в тройку сильнейших полуфиналистов.

Важным новшеством является и то, что отныне выигрыш первенства страны по любому из видов мотоспорта дает право на получение звания мастера спорта.

Для подтверждения своих званий мастерам спорта, кандидатам в мастера спорта и перворазрядникам необходимо выполнить только одно из требований классификации, то есть занять одно из указанных там мест в соревнованиях первой или второй групп.

Изменились и условия выполнения разрядных требований в гонках по гаревой и ледяной дорожкам. К первой группе соревнований теперь относятся финалы первенств страны (независимо от состава участников), а также полуфиналы и четвертьфиналы первенств страны; финалы и полуфиналы первенств союзных республик (при наличии соответствующего состава участников). Для стимулирования более широкого развития парных командных гонок по гаревой и ледяным дорожкам теперь введена новая таблица начисления классификационных очков.

Классификацией ныне предусмотрено уменьшение дистанции для четырех групп соревнований по кольцевым гонкам (75, 75, 60 и 40 км вместо 100, 100, 75 и 50 км).

И, наконец, таблица начисления очков в многодневных соревнованиях дополнена примечанием: «Для женщин и юношей дистанции многодневных и однодневных соревнований сокращаются на 50 процентов».

Особо следует остановиться на изменениях в начислении классификационных очков на соревнованиях по фигурному вождению мотоциклов.

В целях дальнейшего развития этих соревнований и привлечения большего круга мотолюбителей к спорту президиум ФМС СССР ввел следующие изменения: участнику, набравшему не более 10 штрафных очков, начисляется три классификационных очка, сразу дающих право на присвоение третьего спортивного и первого юношеского разряда; получившему до 20 штрафных очков — начисляется два очка, и до 30 штрафных очков — одно классификационное очко.

О. СИВИЦКАЯ,
судья всесоюзной категории

Знаете ли Вы «Ковровец»?

ПЯТЫЙ ТУР

1. Назовите основные неисправности, которые могут возникнуть в механизме переключения передач мотоцикла «Ковровец-175».

2. Известно, что одной из причин стука передней вилки является установка пружины пера с натягом. Расскажите, как определить натяг пружины и устранить его.

3. Какие неисправности бывают у тросов управления?

4. Назовите причины слишком легкого и самопроизвольного поворачивания рукоятки привода дроссельного золотника.

5. Как определить износ дроссельного золотника в карбюраторах К-55 и К-55Б?

6. Назовите основные неисправности колес мотоцикла.

7. По каким причинам переполняется карбюратор?

8. Назовите основные неисправности задней подвески, встречающиеся при эксплуатации мотоцикла.

9. Какие неисправности могут возникнуть в цапфах коленчатого вала?

10. Как определить нарушение изоляции проводов?

Ответы на вопросы второго тура (см. «За рулем», 1967 г, № 2)

1. Вместо вышедшей из строя обмотки катушек зажигания нужно подключить к прерывателю генератора обмотку катушек освещения.

2. С оси крепления бокового упора мотоцикла.

3. При уменьшении расстояния между ведущей звездочкой задней передачи и осью маятника натяжение цепи будет увеличиваться. При уменьшении расстояния между ведущей звездочкой и осью колеса натяжение также увеличится.

4. Правое перо маятника заднего колеса нагружается больше от реактивного момента заднего тормоза и усилия цепи.

5. Причина в том, что нет полного зацепления кулачков подвижной шестерни с основной. Необходимо сдвинуть обойму подшипника основной шестерни до устранения ее осевого люфта. Затем следует положить регулировочные шайбы между обоймой и корпусом сальника коробки передач.

6. С глушителями выпуска.

7. Затрудненный пуск из-за нарушения работы системы зажигания.

8. На мотоцикле МЛ-3, 1939 г.

9. Несмотря на то, что посадочные места под двигатель совпадают, двигатель рабочим объемом 175 см³ установить невозможно. Причина в смещении ведущей звездочки задней передачи, смонтированной на вторичном валу коробки передач, относительно ведомой звездочки задней передачи. Смещение составляет 10 мм.

10. Сейчас изготовляются унифицированные коленчатые валы, которые можно устанавливать на двигатели мотоциклов К-175, «Ковровец» моделей А, Б, В, а также «Восход». На правой цапфе таких валов сделаны две канавки, одна из которых окрашена. При использовании их на К-175 якорь генератора следует ставить на окрашенную шпоночную канавку, на других моделях — на неокрашенную. В то же время коленчатый вал К-175 устанавливать на двигатели остальных моделей этого класса нельзя, так как диаметр маховиков у него больше.

На конкурс „Ковровец“

«Кольцо» должно стать шире!

За «круглым столом» редакции состоялся своевременный и нужный разговор о судьбах кольцевых гонок («За рулем» № 1, 1967 г. — «А как же с «кольцом»?). Правда, на первый взгляд может сложиться впечатление, будто обсуждать, вроде, и нечего. Все признают, что масштабы этого недавно столь популярного соревнования катастрофически сузились. Но тем-то и ценно сопоставление мнений и взглядов, что в результате его можно найти верное решение.

Инициаторы кольцевых гонок, возникших в конце прошлого века в Англии (напомним: в этом году исполняется шестидесятилетие «ТТ» — крупнейших в мире соревнований на «кольце»), вряд ли могли предвидеть, какого технического и спортивного уровня они достигнут. Высшие скорости на «кольце» сейчас перевалили за 200 км/час, и литровые мощности гоночных мотоциклетных двигателей тоже превысили цифру двести.

Показанные на первенстве мира результаты расцениваются ныне не только как личный успех спортсмена, но, главным образом, как свидетельство технических достижений той или иной фирмы с присвоением ей звания победителя чемпионата и международного приза. Мотозаводы не жалеют средств на постройку гоночной техники. Созданием ее заняты мощные конструкторские бюро, располагающие экспериментальными лабораториями, мотодромами и пр. Стоимость современного гоночного мотоцикла превышает стоимость автомобиля высокого класса.

Особенно бурный прогресс гоночной техники наблюдался в последние годы, когда на международную арену вышли японские фирмы. Но прогресс этот в свою очередь породил серьезные противоречия. Если раньше на чемпионатах мира в борьбе за призовые места участвовали представители самых различных фирм и большое число спортсменов из разных стран, то теперь медали разыгрывают лишь фирменые гонщики нескольких самых мощных мотозаводов.

Чтобы как-то «гальванизировать» этот вид соревнований, Международная мотоциклетная федерация вынуждена была в дополнение к гоночной ввести категорию спортивных машин, на которых разыгрываются национальные и клубные первенства. Таким образом, прогресс техники породил еще одно противоречие — возрождение машин с меньшей литровой мощностью, то есть возврат к технически менее прогрессивным моделям.

К сожалению, нечто подобное произошло и в нашем мотоспорте. В начальный период почти все мотозаводы принимали участие в шоссейно-кольцевых гонках и совместно со спортсменами совершенствовали свои машины (об этом, кстати, шла речь и за «круглым столом»). Так продолжалось до выхода советских спортсменов на международную арену, когда выявилось, что технический уровень наших «кольцевых» машин весьма низок. Именно в то время по требованию спортивной общественности ЦКЭБ мотоциклостроения приступило к постройке специальных гоночных мотоциклов. Появление их принесло нам первые успехи в товарищеских международных встречах и... затормозило развитие кольцевых гонок в стране. Новые мотоциклы ЦКЭБ внесли элемент неравенства в розыгрыш первенства и ослабили интерес к нему спортсменов и заводов, которые свернули работы по гоночным моделям.

Таким образом, новая, прогрессивная техника, как это ни парадоксально, послужила причиной упадка этого вида мотоциклетных соревнований.

Было бы, конечно, неверным считать, что только новые модели привели «кольцо» к упадку. Имеют место и другие причины, на которые справедливо указывали все участники встречи за «круглым столом».

Есть ли выход из создавшегося положения? Что надо предпринять, чтобы кольцевые мотоциклетные соревнования снова заняли достойное место в нашей спортивной жизни? На эти вопросы, поставленные за «круглым столом», я бы ответил так: необходима коренная реформа всей системы организации шоссейно-кольцевых соревнований и розыгрыша первенств по «кольцу». Конкретно можно предложить следующее.

1. Должны быть две постоянные категории машин — спортивные и гоночные. Причем основной из них будет спортивная, в которой ежегодно разыгрывается лично-командное первенство СССР на двух-трех трассах во всех классах машин с вручением чемпионам больших медалей, а команде-победительнице — переходящего кубка.

2. В категории гоночных машин проводить только личное первенство для спортсменов более высокой квалификации, причем пока что в одном классе 350 $см^3$ (на машинах типа С-360), но обязательно на трех-пяти трассах с вручением чемпионам больших медалей.

3. Помимо соревнований на спортивных и гоночных машинах, культивировать кольцевые гонки и на обычных дорожных мотоциклах, что привлечет к этому виду состязаний молодых спортсменов. До тех пор, пока не будет налажено серийное производство спортивных мотоциклов, республиканские федерации и клубы могут проводить свои первенства на дорожных машинах.

4. Все планируемые в республиках и городах соревнования свести в общий спортивный календарь шоссейно-кольцевых гонок и издавать его ежегодно, что будет способствовать популяризации соревнований.

Пересмотреть требования к шоссейно-кольцевым трассам, установив вместо длины единое время, как это делается в международных соревнованиях. Оно должно быть различно для спортивных и гоночных машин — для последних соответствовать принятому на международных соревнованиях.

5. Организовать производство спортивных мотоциклов для шоссейно-кольцевых гонок на Ижевском заводе (используя узлы и агрегаты дорожного «ИЖ-Юпитера»), на Ковровском, Минском, Ирбитском, Рижском и других заводах, привлекая к созданию этих машин спортсменов-конструкторов.

6. Расширить работы во ВНИИмотопроме по созданию уникальных машин для участия в чемпионатах мира и в соревнованиях на «Большие призы».

7. Ввести принцип материального поощрения для конструкторов, механиков, рабочих, спортсменов, участвующих в создании новых машин на заводах и способствующих достижению высоких спортивных результатов.

Нетрудно заметить, что реализация этих предложений в значительной мере зависит от руководителей тех министерств, в ведении которых находятся мотозаводы. От них спортивная общественность страны ждет решений, которые могли бы спасти кольцевые гонки. От них зависит, будут ли строить мотоциклы для этих соревнований.

Пока же приходится констатировать, что работы по созданию спортивной техники ведутся у нас крайне слабо. Видимо, в министерствах еще недооценивают роль мотоспорта в повышении технического уровня мотоциклов.

Пора понять, что мотоциклетный спорт — это не спорт в узком смысле слова. Это воспитание мужественных и смелых людей, это расширение и укрепление международных спортивных связей и, что самое главное, — это важнейшее средство повышения качества продукции мотозаводов, которая, как известно, предназначена для широкого народного потребления.

В. РОГОЖИН,
председатель Федерации мотоспорта СССР

От редакции. В ходе дискуссии о судьбах кольцевых мотогонок, проведенной на страницах журнала, было высказано много дельных предложений. Цель их одна — помочь возродить на новой основе этот замечательный вид мотоспорта.

Все участники «круглого стола» и автор публикуемой выше статьи сошлись на том, что главное — это безотлагательно организовать серийное производство спортивных мотоциклов для «кольца». Надо, чтобы Ижевский, Ирбитский и Рижский заводы, уже имеющие опыт постройки таких машин, наладили их выпуск для спортивных организаций. Надо, чтобы и другие заводы — Ковровский, Минский, Киевский — взялись за их производство и погасили таким образом свой долг перед нашим мотоспортом. Конечно, для расширения «кольца» нужны продуманные и решительные меры со стороны Федерации мотоспорта. Но первое, решающее слово сегодня все-таки за заводами, а точнее — за министерствами, планирующими их работу. К сожалению, эти министерства не высказали до сих пор своего отношения к тем критическим замечаниям, которые прозвучали в их адрес за «круглым столом» журнала. Спортивная общественность ждет от них ответа.



МОТОЦИКЛАХ «ЯВА» и «ЧЕЗЕТ»

500 тысяч мотоциклов этих марок бегают по дорогам нашей страны. Они завоевали популярность у советских мотолюбителей мощностью, приемистостью и надежностью двигателей. Обкатка, обслуживание и своевременный ремонт позволяют безаварийно эксплуатировать «Явы» и «Чезеты» на протяжении десятков тысяч километров.

Что касается обкатки и обслуживания мотоцикла, то об этом сказано в инструкции. О ремонте же литературы почти нет, а ремонтных мастерских, где можно было бы получить квалифицированную помощь или консультацию, пока недостаточно.

Редакция получает много писем, авторы которых спрашивают совета по ремонту чехословацких мотоциклов. Для ответа мы предоставляем слово инженеру Б. В. Синельникову.

В статье рассматриваются основные положения, связанные с ремонтом главной части мотоцикла — его двигателя.

ДИАГНОЗ И РЕМОНТ

Приступая к ремонту, запомним основное правило: устранение неисправностей следует начинать с самого простого. Не секрет, что всякая разборка нарушает в определенной степени взаимное положение приработавшихся деталей и в итоге может вызвать их интенсивный износ. Поэтому к разборке прибегают, только убедившись в ее необходимости.

Первое «близкое знакомство» с двигателем обычно происходит после пробега 15—20 тысяч километров. К этому времени из-за износа поршневых колец снижается мощность. Ремонт состоит в их замене. Эта работа подробно изложена в инструкции.

Через 25—35 тысяч километров мощность двигателя опять снижается. Здесь уже может потребоваться замена или расточка цилиндра. Сигналом служит увеличение его диаметра на 0,1—0,15 мм в любом сечении или образование продольных рисок глубиной более 0,05 мм. К этому моменту могут износиться поршневой палец, втулка верхней головки шатуна и стенки отверстий в бобышках поршня. О возникновении в этих соединениях зазора свидетельствует появление стуков при переходе поршня через мертвые точки. Наиболее отчетливо они слышны в верхней части цилиндра при движении мотоцикла накатом с включенным сцеплением. При увеличении опережения зажигания стуки усиливаются.

Изношенный подшипник нижней головки шатуна тоже вызывает стуки, но более глухого тона. Определить их на слух очень трудно. Для проверки состояния всех этих соединений достаточно снять головку цилиндра и цилиндр (см. инструкцию).

Покачивая поршень при неподвижном шатуне, а шатун при неподвижном коленчатом вале, можно определить величину люфта в соединениях. Если в подшипнике нижней головки шатуна он превышает 0,3 мм — коленчатый вал нуждается в замене. Для этой работы, так же как и при ремонте коробки передач, необходима разборка (в условиях мастерской) картера двигателя, предварительно снятого с мотоцикла.

Состояние опорных (коренных) шарикоподшипников коленчатого вала проверяют так. Сняв статор генератора, берутся руками за якорь и приподнимают и опускают коленчатый вал. Если слышны стуки и к тому же ощущается его движение — значит, подшипники изношены и их надо менять. Это удобнее делать, когда картер разобран.

Снижение мощности двигателя, работа его «через такт», затрудненный пуск иногда являются следствием износа уплотняющего «воротника» самоподжимающихся сальников, установленных на цапфах с наружной стороны коренных подшипников. О повреждении левого сальника говорит уменьшение уровня масла в картере (оно засасывается в цилиндр), увеличение дымности выпускных газов (это особенно заметно в левом глушителе у «Явы-350»). При неисправности правого — в цилиндр подсасывается воздух, топливная смесь обедняется и часть ее выбрасывается через сальник на генератор. Об этом же сигнализируют следы масла на наружной стороне сальника и в генераторе, и хлопки, прослушивающиеся при снятой правой крышке.

Для замены сальников двигатель не нужно снимать с мотоцикла. Доступ к левому открывается после снятия левой крышки картера, сцепления и ведущей звездочки с коленчатого вала; к правому — после снятия статора и якоря генератора.

МЕНЯЕМ ПОРШНЕВОЙ ПАЛЕЦ И ЕГО ВТУЛКУ

Чтобы определить причины люфта поршня на шатуне, необходимо снять поршень (предварительно закрыв тряпкой отверстие картера). Для этого достаточно удалить плоскогубцами два стопорных кольца пальца и вытолкнуть палец. Если он сидит плотно, можно воспользоваться приспособлением (рис. 1).

Вставляя новый палец по очереди в поршень и втулку, определяют, какая же деталь износилась. Во втулку смазанный палец должен входить от усилия руки и сидеть в ней плотно. А в отверстия холодного поршня он не должен входить (при запрессовке поршень надо нагреть до 80 градусов).

Ко времени первого ремонта обычно изнашивается палец в месте соединения со втулкой, и его просто заменяют деталью того же размера. Если же износились стенки отверстий поршня или втулки, их развертывают до нужного диаметра (см. таблицу 1) и устанавливают ремонтный палец на 0,05 или 0,1 мм больше.

Выпускаемые заводом пальцы делятся в зависимости от диаметра на две группы, обозначаемые буквами X и У, которым соответствует маркировка на торце двумя или одной черточками. В поршни, имеющие на головке маркировку «Х», устанавливаются пальцы II группы (две черты), в поршни с маркировкой «У» — пальцы I группы (одна черта).

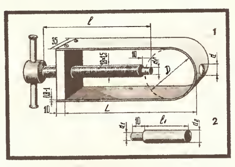


Рис. 1. Приспособление для снятия и установки поршневого пальца: 1 — хомут; 2 — направляющая для установки пальца; D — диаметр поршня; L = 2D; $d = d_0 + 1,5$ мм; d_1 — внутренний диаметр пальца; $d_2 = d_0 - 0,1$ мм; d_0 — наружный диаметр пальца; $l = 2D + 20$ мм; $l_1 = D$.

Снять старую и запрессовать новую втулку можно при помощи простого приспособления (рис. 2), состоящего из болта, гайки и направляющей оправки. Не стоит удивляться тому, что у новых втулок внутренний диаметр меньше, чем у пальцев. При запрессовке в головку шатуна они деформируются и диаметр изменяется. Отверстия втулки разделывают развертками за несколько переходов так, чтобы последняя — калибровочная — снимала слой металла не более 0,05 мм. Такой способ позволяет избежать перекоса оси отверстия и достичь высокой чистоты поверхности.

Занимаясь разделкой, шатун нужно зафиксировать. Для этого можно воспользоваться деревянными брусками, закрепив их на шпильках крепления цилиндра. Следите, чтобы в картер двигателя не попали стружки.

О ЦИЛИНДРЕ И ПОРШНЕ

Изношенный по внутреннему диаметру цилиндр растачивают до ближайшего ремонтного размера (см. таблицу 2) на токарном или координатно-расточном станке с последующей притиркой, хонингованием или шлифованием до зеркального блеска. Базой при установке на

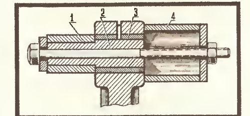


Рис. 2. Удаление старой и установка новой втулки: 1 — новая втулка; 2 — направляющая; 3 — старая втулка; 4 — опорная втулка.

Таблица 1

РЕМОНТНЫЕ РАЗМЕРЫ ЦИЛИНДРОВ

Тип двигателя	«Ява-175» мод. 356 «Ява-350» мод. 354, 360			«Чезет-175 мод. 450			«Чезет-250» мод. 455			«Ява-250» мод 353, 559		
Селективные группы	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Отклонение (мм)	+ 0,006	+ 0,006	+ 0,007	+ 0,01	+ 0,01	+ 0,01	+ 0,01	+ 0,01	+ 0,01	+ 0,005	+ 0,007	+ 0,007
Диаметры цилиндров: Нормальный	58,00	58,006	58,012	58,00	58,01	58,02	66.00	66,01	66,02	65,00	65,005	65,012
1-й ремонтный	56,25	58,256	58,262	58,25	58,26	58,27	66,25	66,26	66,27	65,25	65,255	65,262
2-й ремонтный	58,50	58,506	58,512	58,50	58,51	58,52	66,50	66,51	66,52	65,50	65,505	65,512
3-й ремонтный	58,75	58,756	58,762	58,75	58,76	58,77	66,75	66,76	66,77	65,75	65,755	65,762
4-й ремонтный	59,00	59,006	59,012	59,00	59,01	59,02	67,00	67,01	67,02	66,00	66,005	66,012

станке служит нижняя посадочная плоскость цилиндра. Можно прибегнуть и к более трудоемкой, но дающей хорошие результаты обработке цилиндра чугунным притиром (рис. 3), устанавливаемым в шпиндель токарного или сверлильного станка, и абразивным порошком.

Диаметр отремонтированного цилиндра замеряют по всей поверхности индикаторным нутромером с ценой деления 0,001—0,002 мм.

Заводами для «Явы» и «Чезет» выпускаются поршни и кольца четырех ремонтных размеров (см. таблицу 2).

В зависимости от диаметра они делятся на три селективные группы, обозначенные буквами А, В и С, выбиваемыми на верхней плоскости цилиндра и на головке поршня рядом с обозначением ремонтного размера. Чтобы обеспечить нормальный зазор между зеркалом цилиндра и поршнем, их следует комплектовать только из одноименных групп.

При замене изношенного цилиндра новым стоит заменить и поршень.

Для монтажа пальца можно применить приспособление, показанное на рис. 1. Поршень при этом нужно нагреть в масляной или водяной ванне до 80—100 градусов. Стрелка, выбитая на головке поршня, должна быть направлена вперед по движению мотоцикла.

Перед установкой цилиндр следует тщательно промыть бензином, а зеркало его и поршень смазать маслом. Если прокладка под цилиндр повреждена, можно изготовить новую толщиной 0,2—0,3 мм, вырезав ее из плотной чертежной бумаги, пропитанной маслом (паронита, прессшпана). Следите, чтобы при сборке она не перекрывала перепускные окна.

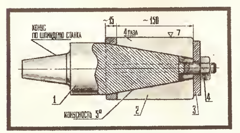


Рис. 3. Притир для обработки цилиндра: 1 — оправка; 2 — чугунная разрезная втулка; 3 — шайба; 4 — гайка.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ, инженер

Окончание следует

Таблица 2

РЕМОНТНЫЕ РАЗМЕРЫ ПОРШНЕВОГО ПАЛЬЦА И ОТВЕРСТИЙ В ПОРШНЕ И ВТУЛКЕ

Тип, модель		Диаметр поршневого пальца (мм)	Диаметр отверстий в поршне (мм)	Диаметр отверстий втулки (мм)
«Ява-350» «Ява-175»	Н	15,00	15 $^{-0,008}_{-0,015}$	15 $^{+0,027}_{+0,016}$
«Ява-250» мод. 353	Р	15,05	15,05 $^{-0,008}_{-0,015}$	15,05 $^{+0,027}_{+0,016}$
	Р	15,1	15,1 $^{-0,008}_{-0,015}$	15,1 $^{+0,027}_{+0,016}$
«Ява-250» мод. 559	Н	18,00	18 $^{-0,008}_{-0,015}$	18 $^{+0,027}_{+0,016}$
	Р	18,05	18,05 $^{-0,008}_{-0,015}$	18,05 $^{+0,027}_{+0,016}$
	Р	18,1	18,1 $^{-0,008}_{-0,015}$	18,1 $^{+0,027}_{+0,016}$
«Чезет-175»	Н	18,0	18 $^{-0,008}_{-0,015}$	18 $^{+0,035}_{+0,025}$
«Чезет-250»	Р	18,1	18,1 $^{-0,008}_{-0,015}$	18,1 $^{+0,035}_{+0,025}$

Примечание: Н — нормальный размер; Р — ремонтный размер.

СМОТРИ В ОБА!

Ответы на задачу, помещенную на стр. 23

В новой задаче-загадке художник «спрятал» семь ошибок.

Первая — прямо перед вами. Присмотритесь к автомобилю, поворачивающему на перекрестке направо. Так выполнять поворот не годится. На пешеходных переходах, где движение регулируется, водитель обязан пропускать пешеходов, переходящих улицу на разрешающий сигнал.

Теперь перенесите взгляд за перекресток. Со стороны велосипедистов — явное нарушение. По Правилам они должны двигаться только в один ряд у тротуара.

Грузовик, въезжающий перед ними в арку дома, не имеет права на такой маневр при нанесенной на проезжую часть барьерной линии. В таких случаях со стороны прерывистой осевой за барьерную разрешены лишь заезды при обгонах, объездах и разворотах. Так что рядом действия мотоциклиста вполне в рамках Правил.

Четвертая ошибка — в установке знака «Главная улица или дорога». Он должен находиться в начале участка или улицы, а не в конце предыдущего участка, как показано во втором случае.

Неправильно трактует смысл требований знака «Направление объезда препятствия» мотоциклист. Ведь этот знак не оставляет водителям возможности выбирать дальнейший путь: объезд препятствия разрешен только со стороны, указанной стрелкой.

Шестая и седьмая ошибки связаны с правилами остановки и стоянки. Они показаны в правой части рисунка. Во-первых, остановка ближе 5 метров перед пешеходными переходами запрещена. Во-вторых, разметка площадки для стоянки напротив магазина «Книги» не разрешает ставить машины «елочкой».

ТРИБУНА ЧИТАТЕЛЯ

НА ОТШИБЕ

Сегодня вряд ли нужно кого-либо убеждать в том, что автомотоспорт может быть массовым в полном смысле этого слова. В его орбиту уже вовлечены десятки тысяч людей. Все меньше остается на спортивной карте белых пятен — районов, где еще не проводятся встречи автомобилистов и мотоциклистов. Конечно, успехи эти могли быть куда более внушительными, если бы наш автомотоспорт располагал хорошей базой. Острая нехватка спортивной техники, недостаток трасс, спортивных сооружений препятствуют подлинному размаху автомобильных и мотоциклетных состязаний.

Однако есть и другие, может быть, не менее веские причины, сдерживающие развитие автомотоспорта и затрудняющие приток в него автомобилистов и мотоциклистов. Нам, работающим далеко от Москвы, эти причины видны, что называется, невооруженным глазом. Если попытаться кратко сформулировать их, то можно сказать: у нас отсутствует методическое руководство автомотоспортом; клубы и актив на местах предоставлены сами себе; они лишены информации, материалов, которые помогали бы в организации массовой спортивной работы.

Возьмем такую сторону дела, как календарь соревнований. Каждый областной клуб составляет свой, обычно очень скромный план спортивных встреч, а что делается у соседа — не знает. Случается иногда, что две-три области кооперируются, чтобы выполнить план подготовки разрядников, но это бывает редко. А какую бы пользу мог принести сводный календарь всех областных и республиканских соревнований (кстати, во всех странах издаются такие календари). Каждый автомотоклуб, каждый спортивно-технический клуб знал бы, куда можно направить спортсменов и кого ждать в гости. Соревнования стали бы представительными, спортсмены выступали бы куда чаще.

Мы много слышим призывов развивать массовый спорт. Но сколько бы раз ни повторяли эти слова, сама по себе массовость не придет. Нужно научить работников клубов, общественный актив тому, как (с помощью каких методов и форм) вовлекать в занятия спортом молодежь, владельцев личных машин. А скажите, что, кроме «фигурки», могут предложить им наши клубы? Тренеры слышали о спринте, трайэле (испытании на мастерство вождения), но как практически организовать соревнования, отвечающие желаниям сотен и тысяч водителей, они порой просто не знают.

С какой радостью были бы встречены рекомендации по организации специальных мотосоревнований для мальчиков, юношеского двоеборья на автомобилях, по проведению праздников мотоспорта и олимпиад. Помнится, когда у нас только-только зародились кроссы на короткой трассе, в Расторгуеве устраивали широкий показ этих соревнований. Теперь такая практика забыта.

Кто же должен заниматься всем этим? Кто должен стать проводником передового опыта? Иным этот вопрос может показаться странным: существует же Центральный автомотоклуб СССР. Да, существует, однако мы на местах этого не чувствуем. Создается впечатление, что все усилия большого коллектива ЦАМКа направлены только «во вне».

Мы понимаем: клуб несет ответственность за организацию международных встреч и подготовку сборных команд. Но нельзя же во имя этого приносить в жертву интересы массового спорта. Не случайно, видно, клуб стали иронически называть «конторой по проведению международных состязаний». Если действительно только в этом назначение ЦАМКа, то надо его переименовать и наряду с ним создать подлинный клуб, который взял бы на себя заботы об автомотоспорте в стране.

Журнал уже писал, что ЦАМК не помогает спортсменам-конструкторам в подготовке и совершенствовании спортивной техники. Мы могли бы добавить, что клуб не помогает и спортивным судьям. Те ежегодные семинары, на которые съезжаются 25—30 человек, — это капля в море. Судейство становится сейчас серьезной проблемой. Неквалифицированные, а то и просто невежественные арбитры — большая опасность для спорта. Наши же судьи годами не имеют возможности повысить квалификацию.

Лет пять назад ЦАМК издавал бюллетень. В нем давался разбор судейства, помещались подробные отчеты, методические советы. Теперь такого бюллетеня нет. Хотя он очень нужен и судьям, и общественному активу, и тренерам. Между прочим, квалификация тренеров для нас такая же острая проблема. ЦАМК, правда, изредка проводит сборы, но на них попадают лишь единицы. А почему бы не практиковать выезд ведущих тренеров клуба на места? Там они смогли бы принести огромную пользу.

Кто, как не Центральный клуб, являющийся базой федераций автомобильного и мотоциклетного спорта, должен позаботиться, чтобы на местах были методические разработки и планы тренировок различных групп спортсменов, начиная с юношей, новичков и кончая мастерами. Кто, как не ЦАМК должен обобщать и распространять опыт лучших механиков и ведущих спортсменов по подготовке спортивной техники к соревнованиям.

Мы можем назвать еще много конкретных дел, которыми, на наш взгляд, должен заняться Центральный клуб. Только, наверно, в этом нет нужды: руководители ЦАМКа не хуже нас осведомлены о бедах автомотоспорта на периферии. Дело, видно, в другом — в пренебрежении клуба к организационно-массовой и консультативно-методической работе. Его руководители, повторяем, мыслят в основном международными категориями, забывая о главном — о развитии массового автомотоспорта.

Жизнь автомотоклубов обретает сейчас новые черты. Основой ее становится приобщение массы водителей к систематическим спортивным занятиям. Пора уже и ЦАМКу произвести переоценку ценностей. От его работников, как никогда раньше, требуются энергия, инициатива, широкий размах в постановке спортивной работы. Центральный автомотоклуб не только по названию, но и по содержанию должен быть Центральным, а не стоять на отшибе — в стороне от главных дел нашего автомотоспорта.

Г. ВИТКОВ,
председатель Куйбышевской федерации мотоспорта, судья всесоюзной категории

В. ЛИПСКАЯ,
ответственный секретарь Свердловской федерации мотоспорта, заслуженный тренер РСФСР

По письму приняты меры

«ПЕРЕЕЗД НА ЗАМКЕ»

Читатель С. Мартынов из Бурятии сообщил в редакцию о том, что железнодорожный переезд на перегоне Мурино — Байкальск Восточно-Сибирской дороги на ночь запирался на замок. Случай беспрецедентный. Представьте себя на месте шофера, которому приходится мерзнуть до утра. А если срочный груз, безотлагательное дело?

Редакция тут же попросила вмешаться Министерство путей сообщения СССР.

Как сообщил нам заместитель главного ревизора по безопасности движения МПС тов. Будько, меры приняты. Железнодорожный переезд сочтено возможным перевести в категорию неохраняемых, движение автотранспорта разрешено круглосуточно.

НОВОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ ВЫДАНО

Однажды мотоциклист В. Данилов из г. Иваново нарушил правила уличного движения. За это общественный автоинспектор отнял у него удостоверение на право управления мотоциклом и передал его инспектору ГАИ тов. Коровицкому. Несколько раз В. Данилов приходил в областную Госавтоинспекцию, чтобы решить вопрос, но работники ГАИ все откладывали дело на неопределенное время. Как потом выяснилось, автоинспектор Коровицкий удостоверение утерял.

Об этом В. Данилов написал в редакцию. Редакция направила письмо в ГАИ Ивановской области для принятия необходимых мер.

Начальник Госавтоинспекции тов. Игошин сообщил нам, что факты подтвердились. Тов. Данилову выдано новое удостоверение, а инспектор Коровицкий строго предупрежден.

По следам наших выступлений

ПРОДЕЛКИ ГЕРМЕСА

Под таким заголовком в журнале была опубликована заметка о различных неполадках в организации комиссионной торговли автомобилями в городе Северодвинске Архангельской области (см. «За рулем», 1966 г., № 5).

Как сообщил нам заместитель председателя исполкома тов. Ткаченко, Северодвинский горисполком признал критические замечания журнала правильными.

Для исправления положения дел предприняты практические меры. Специализированному магазину по продаже автомобилей передан гараж для хранения принятых на комиссию машин. В штат магазина зачислен автомобильный механик. Начнет учебу в автомотоклубе ДОСААФ еще один работник магазина.

КАК ОПЛАЧИВАЕТСЯ ТРУД ШОФЕРОВ В КОЛХОЗАХ?

Этот вопрос задают И. Петров из Брянской области и другие водители.

Сельским колхозным шоферам рекомендуется устанавливать месячные и часовые тарифные ставки, как и во всех автохозяйствах, в зависимости от грузоподъемности, вместимости и типов автомобилей.

На грузовых машинах целесообразно вводить, как правило, сдельную оплату труда по единым нормам пробега и времени простоев под погрузкой и выгрузкой. Нормы времени и сдельные расценки приведены в приложении № 2 к постановлению Государственного комитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Секретариата ВЦСПС от 23 сентября 1960 г. № 1142/25.

Труд шоферов-повременщиков оплачивается по часовым тарифным ставкам за фактически отработанное время.

В колхозах, распределяющих доходы по трудодням, труд шоферов за количество перевезенного груза и выполненные тонна-километры можно оплачивать в таком же порядке (один трудодень приравнивается к 1 руб. 72 коп. заработка) или исходя из часовой тарифной ставки в трудоднях и времени, необходимого по нормам для погрузки, выгрузки и выработки тонна-километров.

Месячные и часовые тарифные ставки приводятся в таблице.

НАДБАВКА И ДОПЛАТЫ

Рекомендуется выплачивать ежемесячную надбавку за классность: шоферам 2-го класса — 10 процентов и шоферам 1-го класса — 25 процентов месячной тарифной ставки шофера 3-го класса.

Шоферам легковых автомобилей по согласованию с рабочими комитетами может быть установлен ненормированный рабочий день с доплатой от 15 до 25 процентов тарифной ставки. Размер доплаты определяется правлением колхоза.

При перевозке грузов, погрузка и выгрузка которых не требует большого физического напряжения, допускается с согласия шоферов совмещение ими обязанностей грузчика с оплатой этой работы по сдельным расценкам, установленным для грузчиков. Если труд оплачивается по повременной или по повременно-премиальной системе, то за совмещение шоферами обязанностей грузчика производится доплата в размере до 30 процентов повременной тарифной ставки высвобождаемого работника.

Шоферам-бригадирам, не освобожденным от основной работы, доплачивается за руководство бригадой от 5 до 10 человек — 10 процентов и свыше 10 человек — 15 процентов тарифной ставки. Эта доплата производится лишь при условии выполнения всей бригадой норм выработки (заданий).

ПРЕМИРОВАНИЕ

За высококачественное и своевременное выполнение заданий при выполнении среднемесячной нормы выработки рекомендуется выплачивать премии: шоферам-сдельщикам в размере до 25 процентов заработка, а шоферам-повременщикам — до 15 процентов месячной ставки (за фактически отработанное время).

Водителям выплачивают также премии за экономию топлива и шин: до 35 процентов стоимости сэкономленного топлива и в размере 30—40 процентов от суммы экономии эксплуатационных расходов при увеличении пробега серийных автомобильных шин (при условии, что эти шины приняты в ремонт для наложения протектора).

За экономию средств на текущем ремонте и техническом обслуживании автомобилей шоферам выплачивается премия в размере до 30 процентов сэкономленных средств, если автомобиль проработал на линии не меньше планового количества дней.

Сумма премий, выплачиваемых шоферу за месяц, не должна превышать 40 процентов его месячной ставки или сдельного заработка. Условия премирования устанавливаются колхозом.

Приведенные рекомендации основаны на Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 мая 1966 г. «О повышении материальной заинтересованности колхозников в развитии общественного производства» и постановлениях Государственного комитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Секретариата ВЦСПС.

ТАРИФНЫЕ СТАВКИ

шоферов 3-го класса, работающих на грузовых и специальных автомобилях:

Группа автомобилей			Тарифные ставки			
Бортовые автомобили грузоподъемностью	Специальные автомобили: самосвалы, автокраны, автопогрузчики, рефрижераторы, технической помощи, передвижные ремонтные мастерские, тягачи, а также все автомобили, на шасси которых смонтировано оборудование и механизмы, грузоподъемностью	Автомобили: ассенизационные, по вывозке нечистот, гниющего мусора, трупов животных, аммиачной воды, цементовозы грузоподъемностью	В колхозах с денежной оплатой труда: месячные в рублях	В колхозах с денежной оплатой труда: часовые в копейках	В колхозах, распределяющих доходы по трудодням: месячные в трудоднях	В колхозах, распределяющих доходы по трудодням: часовые в трудоднях
До 1,5 т включительно	до 0,5 т включительно		58,0	33,2	33,7	0,19
от 1,5 т до 3 т »	от 0,5 т до 1,5 т »		63,0	36,1	36,8	0,21
от 3,0 т до 5 т »	от 1,5 т до 3,0 т »	до 1,5 т включительно	70,0	40,1	40,7	0,23
от 5,0 т до 10 т »	от 3,0 т до 5,0 т (автомобили-самосвалы от 3,0 т до 4,5 т) включительно	от 1,5 т до 3,0 т включительно	80,0	45,6	46,5	0,26
от 10,0 т до 15 т »	от 5 т до 10 т (автомобили-самосвалы от 4,5 т до 8 т) включительно	от 3 т до 5 т включительно	97,5	55,8	56,7	0,32

ТАРИФНЫЕ СТАВКИ

шоферов 3-го класса, работающих на легковых автомобилях:

Вместимость автомобилей, включая место шофера	Тарифные ставки: в колхозах с денежной оплатой труда — месячные в рублях	часовые в копейках	в колхозах, распределяющих доходы по трудодням — месячные в трудоднях	часовые в трудоднях
До 5 мест включительно, а также автомобили ГАЗ-69 всех модификаций	58,0	33,2	33,7	0,19
Свыше 5 мест, а также автомобили типа ГАЗ-69 с прицепом	68,0	39,0	39,5	0,22

ПОСТУПИЛА В ПРОДАЖУ

Читателя В. Попова из Оренбурга интересует, можно ли собрать транзисторную систему зажигания для мотоцикла и когда в магазинах появятся подобные приборы для автомобилей.

Отвечает начальник отдела систем зажигания ВНИИАвтоприборов И. М. Опарин.

Собрать какую-либо электронную систему зажигания для автомобилей или мотоциклов из имеющихся в широкой продаже деталей сложно. Недавно в автомагазинах появилась контактно-транзисторная система зажигания ШРП-300 производства Московского завода АТЭ-2. Ее цена — 55 рублей. Описание было опубликовано в журнале «За рулем» № 3 за 1966 год. Она предназначена для автомобилей с 12-вольтовым электрооборудованием, у которых «минус» аккумуляторной батареи соединен с массой. Для мотоциклов эту систему применять нецелесообразно. Она потребляет большой ток (до 7 а), а это может привести к быстрой разрядке батареи.

Новая система зажигания проверена в эксплуатации.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ БАГАЖНИК ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Багажник на крыше автомобиля очень удобен в дальнем путешествии, в поездке на рыбалку и т. д. Наши читатели спрашивают, выпускает ли какое-нибудь предприятие такие багажники.

Как сообщил нам инженер Минского мотовелозавода В. Веременко, здесь прошел испытания и готовится к производству универсальный багажник (вы видите его на фото). Он предназначен для легковых автомобилей «Волга», «Москвич», «Запорожец» и других.

Это трубчатая разборная конструкция, регулируемая по ширине и по высоте. Благодаря этому багажник можно устанавливать на автомобили с различной шириной и формой крыши. Полезная площадь багажника тоже может быть увеличена или уменьшена регулировкой. Крепится он на крыше за водосточный желобок кузова в четырех точках.

Трубы, изображенные на фотографии темным цветом, покрыты светло-коричневым грунтом, остальные детали имеют блестящее цинковое покрытие или хромированы. Имеется в виду, что грунтованные детали окрасит сам владелец автомобиля в соответствии с его цветом.

В разобранном виде багажник упаковывается в картонную коробку размерами 105×26×8 см. Это делает удобным его перевозку и хранение. Для сборки и установки его на автомобиль требуется не более 25 минут.

На багажнике рекомендуется перевозить груз весом не более 60 кг. Его собственный вес 7,2 кг.







Грузовой автомобиль СИСУ КБ-45.

НОВЫЙ ФИНСКИЙ ГРУЗОВИК

В Финляндии много каменистых, лесных, заснеженных дорог, предъявляющих особые требования к автомобилям. Именно этим требованиям должны отвечать автомобили марки СИСУ, которые производятся на заводе «Суомен аутотеоллисуус». Там выпускается 13 моделей грузовиков и три типа автобусных шасси. Недавно завод начал выпуск грузовика СИСУ КБ-45 повышенной проходимости.

СИСУ КБ-45 оборудуется импортным 6-цилиндровым дизелем мощностью 135 л. с. при 2400 об/мин, расположенным позади кабины водителя. При установке на него турбонагнетателя мощность возрастает до 180 л. с. Коробка передач — пятиступенчатая, полностью синхронизированная. Но поскольку у автомобиля обе оси ведущие, он оборудован еще и двухступенчатой раздаточной коробкой с пневматическим переключением. Таким образом, имеется 10 передач для движения вперед и две — назад, позволяющих изменять скорость машины от 4,1 до 88 км/час. Для повышения проходимости дифференциалы главных передач имеют блокировку с пневмоприводом. В ступицы односкатных колес (шины 14,5—20) встроены планетарные понижающие редукторы.

Для облегчения работы водителя на этой довольно тяжелой машине (собственный вес 5 тонн) рулевой механизм сделан с гидравлическим, а тормоза (колодочные с гидроприводом) — с пневматическим усилителем.

Верхняя часть кабины, выполненная из стеклопластика, — съемная.

Новый автомобиль способен буксировать по бездорожью прицеп в 8,5 тонны, может при помощи лебедки выбираться из трясины, наконец, работать в паре с так называемым «активным» прицепом. Для этого на раме, под кузовом машины устанавливается насос гидропередачи; а у «активного» прицепа в ступицы колес встроены пятицилиндровые гидромоторы. Грузоподъемность новой машины 2,5 тонны. При этом длина ее 5,7 м, высота 2,44 м и ширина 2,3 м.

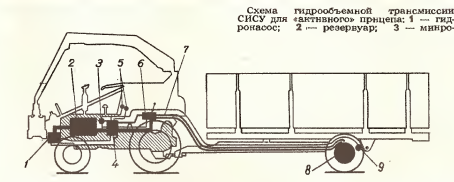


Схема гидрообъемной трансмиссии СИСУ для «активного» прицепа: 1 — гидронасос; 2 — резервуар; 3 — микрофильтр; 4 — клапаны системы регулирования; 5 — клапан управления; 6 — магистраль холостого хода; 7 — магистрали высокого давления; 8 — гидромотор; 9 — аккумулятор давления.

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ «РОБУРЫ»

Автомобильный завод в Циттау (ГДР) начал серийное производство семейства специализированных автомобилей на базе 2,5-тонного грузовика «Робур» с 70-сильным двигателем. Они предназначаются для использования в городском хозяйстве и обслуживания сельского населения.

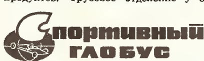
Одна из моделей — с изотермическим кузовом — служит для перевозки предварительно охлажденных скоропортящихся продуктов. Грузовое отделение у этой машины изолировано пенопластовыми плитами толщиной 130 мм.

Для снабжения покупателей продуктами серийно выпускаются мясная автолавка и рыбная автолавка. Они оборудованы холодильными установками большой вместимости, умывальником и всем необходимым торговым инвентарем. Рыбная автолавка снабжена, кроме того, громкоговорящей установкой для оперативной информации покупателей и рекламы.

Рыбная автолавка на базе «Робура».



Среди специальных моделей «Робура» есть пожарный автомобиль. Непосредственно за кабиной водителя расположен ящик с аккумуляторными батареями и реле. Двух- или трехсекционная выдвижная лестница длиной 12 или 16 м установлена на металлической платформе во вращающихся козлах. Управление всеми операциями — выдвижением лестницы, подъемом и разворачиванием ее в нужном направлении — сосредоточено на кнопочном пульте. Автомобиль снабжен системой механизмов, обеспечивающих полную безопасность работ на лестнице.



Поединок чемпионов

Чемпионат мира по мотокроссу в классе 250 см³ открылся соревнованиями в Барселоне (Испания). На «жесткой», каменистой трассе длиной 1,85 км многих из 39 стартовавших гонщиков подвели машины — не выдерживали спицы колес, рамы, подвеска.

Прекрасно выступил чемпион мира 1965 года советский гонщик Виктор Арбеков. Он уверенно был первым в обоих заездах (по 25 кругов каждый) и выиграл первый этап чемпионата. На втором месте — швед О. Петтерссон, на третьем — советский гонщик Леонид Шинкаренко. Чемпион мира 1964 года бельгиец Ж. Робер оказался пятым.

Второй этап проходил в Швейцарии. Его выиграл прошлогодний чемпион Т. Халльман на мотоцикле «Хускварна». Последующие два места — у гонщиков, выступавших на чехословацких машинах «Чезет»: Ж. Робера и П. Фридрихса. Арбеков в первом заезде упал и в результате занял пятое место. Во Франции на третьем этапе победил Робер, Халльман был вторым, а наш Шинкаренко — третьим. Не повезло Арбекову, который на этот раз оказался четвертым.

По сумме очков пока впереди Робер (18)), далее Халльман (14) и Арбеков (13).

Победа „Рено“

Пятьдесят два экипажа из восьмидесяти двух стартовавших закончили третий этап первенства Европы — «Ралли цветов» в Италии. Победу неожиданно одержал французский экипаж Ж. Пио и К. Рур на «Реногордини-1300» со 104-сильным двигателем. Фавориты соревнований англичане П. Гопкирк и Р. Креллин из-за неполадок в коробке передач своего «Мини-Купер-С» заняли второе место. Третьим был экипаж О. Андерссон — В. Дэвенпорт на «Лянча-Фульвиа 1300 ХФ» (101 л. с. при 6400 об/мин, 174 км/час). Примечательно, что в первой десятке восемь

ЯПОНСКИЕ МИКРОМОТОЦИКЛЫ

За последние годы в международных мотоциклетных гонках заметно выделяются мотоциклы японского производства. Они завоевывают не только призовые места в соревнованиях, но и новых покупателей, вытесняя своих конкурентов в Европе и Америке. Коммерческий успех вызвал значительное развитие японской мотопромышленности. Интересно отметить, что Япония продолжает наращивать выпуск мотоциклов различных классов, в то время как многие страны сокращают их производство.

Основанная в 1948 году фирма «Хонда» накопила известный опыт в проектировании и производстве мотоциклов и микромотоциклов. Она выпускает в месяц около 100 000 мотоциклов различных классов, причем до 30 процентов ее продукции идет на экспорт. Для своих машин фирма делает в основном четырехтактные двигатели рабочим объемом в 50, 90, 125, 250, 350 и 450 см³.

Основная модель микромотоцикла в классе 50 см³ — «Супер-куб» — имеет верхнеклапанный одноцилиндровый четырехтактный двигатель. Конструкция рамы — комбинированная, из труб и стальных штамповок, с штампованной передней вилкой с коротким балансиром. На заднем колесе также установлен балансир с гидравлическим амортизатором. Характерен для этой модели штампованный передний щит, закрывающий раму и служащий одновременно опорой для ног.

Микромотоциклы «Супер-куб» выпускаются в трех вариантах. Два снабжены двигателем рабочим объемом 49 см³ (один — с зажиганием от магнето и педальным стартером, другой — с батарейным зажиганием и электрическим пуском). Оба развивают 70 км/час и снабжены вторым сиденьем. В третьем варианте двигатель имеет рабочий объем 54 см³, зажигание — от магнето; максимальная скорость 75 км/час. Вес машин колеблется от 65 до 70 кг. Все три микромотоцикла снабжены шинами 2,25—17.

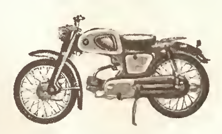
Существуют так называемые «спортивные» модификации микромотоциклов. У них несколько большая скорость, а сами машины по внешнему виду немного напоминают гоночные.

Вот, например, стандартная модель «Хонда-50-спорт». Одноцилиндровый четырехтактный двигатель с горизонтальным оребрением и воздушным охлаждением имеет верхние клапаны и боковые толкатели. Этот двигатель является базовым. На нем можно при одинаковом ходе поршня в 39 мм использовать цилиндр диаметром 40 мм (рабочий объем 49 см³) или 42 мм (рабочий объем 54 см³). В блоке с двигателем монтируется трех- или четырехступенчатая коробка передач.

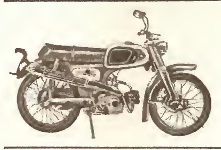
Для стандартной модели «Супер-куб» при степени сжатия 8,5 мощность равна 4,5 л. с. Для модели «Хонда-50-спорт» при степени сжатия 9,5 мощность увеличивается до 5 л. с. Если двигатель рабочим объемом 54 см³ позволяет при степени сжатия 8,5 снимать мощность более 5 л. с., то спортивная модификация («Хонда-50-супер-спорт» С-110) того же двигателя при степени сжатия 9,5 развивает мощность более 5,5 л. с. Для всех трех значений мощности максимальное число оборотов — 9500 об/мин. Кулачковый вал и тарелка толкателя базового двигателя расположены в картере коробки передач. Клапаны находятся в головке



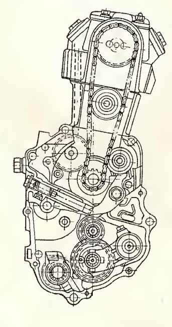
Модель «Супер-куб» фирмы «Хонда», оборудуемая четырехтактным одноцилиндровым двигателем рабочим объемом 49 см³ или 54 см³.



Модель «Хонда-50-спорт» (рабочий объем цилиндра 49 или 54 см³) с одним сиденьем.



Модель «Хонда-50-супер-спорт» С-110.



Цепной привод к кулачковому валу, расположенному в головке цилиндра двигателей «Хонда» рабочим объемом 49 и 89 см³.

цилиндра, выполненной из легкого металла. Смазка поршней, шатунного подшипника, рабочей поверхности цилиндра, подшипника коленчатого вала и шестерен коробки передач осуществляется окунанием в картер кривошипного механизма двигателя. Емкость картера 0,6 л.

Чтобы расширить возможность комбинирования машин с четырехтактным двигателем, наряду с моделями рабочим объемом 49 и 54 см³ выпущена «Хонда-90» С-200 мощностью 6,5 л. с. при 8000 об/мин, развивающая максимальную скорость 90 км/час. Двигатель ее имеет диаметр цилиндра 49 мм, ход поршня — 46 мм (рабочий объем 89 см³) и степень сжатия 8. Эта модель оборудована педальной четырехступенчатой коробкой передач, многодисковым сцеплением в масляной ванне и педальным ножным стартером. Собственный (сухой) вес мотоцикла составляет 88 кг, емкость бензобака — 8,5 л.

Спортивные мотоциклы моделей С-50 и С-90 с двигателем рабочим объемом 49 и 89 см³ мощностью 5 и 8 л. с. имеют раму Т-образной формы и телескопические амортизаторы. У цилиндра двигателя модели С-90 диаметр 50 мм и ход поршня 45 мм. Модель С-50 имеет пятиступенчатую коробку передач и развивает максимальную скорость 80 км/час. У модели С-90 четырехступенчатая коробка, а ее максимальная скорость 95 км/час. Привод кулачкового вала осуществляется через цепную передачу от коленчатого вала (см. рисунок). Двигатель имеет степень сжатия 8,2 и максимальный крутящий момент 0,64 кгм при 7300 об/мин., а его блок выполнен из легкого сплава.

Для разработки этого двигателя был использован опыт, накопленный при проектировании двигателя с верхним кулачковым валом (модель «Хонда-50-Рейсинг») для гоночных машин.

А. РЫЖИК, инженер

машины имели передние ведущие колеса. Специалисты считают, что в этом году борьба в чемпионате Европы развернется между «ведущей тройкой» автомобильных марок — «Рено», «Мини-Купер» и «Лянча».

„Феррари" берет реванш

После проигрыша на 24-часовых гонках в Ле-Мане (см. «За рулем» № 9 за 1966 год) спортивный престиж завода «Феррари» заметно пошатнулся. «Форд ГТ-М2» превосходил итальянские машины по мощности (470 л. с.) и надежности.

Учтя печальные уроки Ле-Мана, завод «Феррари» создал новые, более совершенные спортивные машины «Феррари 330-П4» (двенадцатицилиндровые, 3967 см³, 480 л. с.), которые приняли участие в больших 24-часовых гонках в Дайтоне. Здесь, на американской земле, девять спортивных «Фордов» моделей ГТ-М2 и ГТ-40 потерпели от «Феррари» сокрушительное поражение. Почти все «Форды» выбыли из борьбы из-за поломок коробок передач.

Первые три места заняли экипажи, выступавшие на новых итальянских машинах: Л. Ваидини — К. Эймон, Л. Скарфиотти — М. Паркс и П. Родригес — Ж. Гишэ. Средняя скорость победителя — 170 км/час.



АТЛАС
АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ
СССР

Лоция автомототуристов

Издавна бытует присловье: «Везет не конь — везет дорога». Что ж, эта формула не утратила, пожалуй, своего смысла и в наши дни, хотя «кони», естественно, стали совсем другими — в несколько десятков, а то и сотен лошадиных сил под капотом. В самом деле, автомототуриста вопрос о дороге начинает занимать прежде, чем он окончательно решит, куда поехать и что посмотреть. Ведь он не только водитель, но и штурман. И именно характер и качество дорог зачастую в конечном счете определяют выбор маршрута, а автомобильная магистраль, как стрелка компаса, указывает направление.

Надо ли поэтому говорить, с каким интересом автомототуристы ждали выхода в свет нового сборника карт автомобильных дорог нашей страны. Без него, как без рук, — и маршрута не составишь. Подобное издание уже предпринималось несколько лет тому назад. Однако за прошедшие годы на карте нашей Родины многое изменилось. По-новому выглядит и нынешний атлас автомобильных дорог *.

Однако речь не только о новых автомобильных магистралях, станциях технического обслуживания, АЗС, кемпингах и пансионатах, построенных за последнее время. Все это, естественно, вошло в новое издание, которое выгодно отличается и другими весьма полезными дополнениями.

Кроме 58 подробных карт автомобильных дорог республик, краев и областей Советского Союза, в новый атлас включены отдельные карты важнейших дорог Европейской части СССР, Московской области, а также 18 карт основных маршрутов. Их дополняют планы-схемы Москвы, Ленинграда, Риги, Минска, Киева, Харькова, Одессы, Тбилиси, Кишинева, а также Московской кольцевой автомобильной дороги. Это нововведение, мне думается, по достоинству будет оценено туристами, ибо каждый не раз испытал на себе, как трудно ориентироваться водителю в незнакомых больших городах. В конце атласа приведены указатели административно-территориальных единиц и названий населенных пунктов.

Приятно, что составители подумали и о том, чтобы туристу было легко работать с атласом. Во-первых, он открывается сборной таблицей всех автомобильных карт, которые очерчены и пронумерованы прямо на карте СССР. Это очень удобно, когда нужно воспользоваться сразу несколькими картами при прокладке сквозных маршрутов. Во-вторых, на поля карт вынесены номера страниц, где показаны смежные районы и области. Наконец, все карты разбиты на квадраты с индексами, и с их помощью найти нужный населенный пункт не представляет никакого труда. Более спокойные тона красок делают карты легко читаемыми, а суммарный километраж между крупными городами избавляет от лишних расчетов. Все это значительно улучшило новое издание.

Однако и оно небезупречно. Конечно, ошибка ошибке рознь, но авто- и мототуристов дезориентирует отсутствие на многих картах имеющихся в действительности автозаправочных станций. В частности, у поворота на Гжатск (174-й километр магистрали Москва — Минск), в Новомосковске, Черняховске, Калининграде, Добеле, Советске и других городах.

В некоторых случаях ошибочно помечены кемпинги там, где их в самом деле нет: в Ленинграде, Риге, Кишиневе. И наоборот, не показаны пансионаты и кемпинги в Трускавце, Нальчике. Встречаются и небольшие ошибки в километраже.

Неясен принцип, которым руководствовались при обозначении на маршрутных картах гостиниц. Они показаны лишь в некоторых городах, и создается впечатление, что в остальных их нет.

Кроме того, при переиздании атласа мы бы предложили включить в него общий список мест расположения кемпингов, автопансионатов, АЗС, станций технического обслуживания. На маршрутных же картах стоит указать только дорожные гостиницы, то есть те, что находятся прямо на трассах, а АЗС и станции технического обслуживания помечать принятыми повсеместно международными знаками.

Л. ХМЕЛЕВСКИЙ,
мастер туризма СССР

* Атлас автомобильных дорог СССР. Главное управление геодезии и картографии МГ СССР. Москва, 1966, 200 000 экз., 1 руб. 20 коп.

От редакции. После выхода в свет «Атласа автомобильных дорог СССР» в редакцию хлынул поток читательских писем с вопросом, где его можно приобрести, с упреками: «Вот вы пишете о новых изданиях, а раздобыть их невозможно». Мы попросили ответить на это издателей и распространителей нового атласа.

В Главном управлении геодезии и картографии Министерства геологии СССР нам сообщили, что в минувшем году было выпущено 50 тысяч экземпляров нового атласа. В нынешнем году выйдет в свет еще 300 тысяч. В последующие годы будет выпускаться по несколько сот тысяч экземпляров атласа, пока на него будет спрос.

Работники Всесоюзного объединения «Союзкнига» ответили, что тираж атласа распределяется для розничной продажи в книготоргах союзных республик, в количествах, пропорциональных численности населения республики. Для торговли через «Книгу — почтой» атлас выделяется еще в очень незначительном количестве. Оно будет расти по мере увеличения выходящего в свет тиража атласа.

Главный редактор А. И. ИВАНСКИЙ.
Редакционная коллегия: Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Л. В. КОСТКИН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ФЕДОТОВ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

Оформление И. Г. Имшенник и Н. П. Бурлака — Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны: общий К 8-52-24; секретариат К 8-30-85; отдел военно-патриотического воспитания и обучения К 8-37-84; отдел науки и техники К 8-33-28; отдел спорта, туризма и массовой работы К 8-37-84; отдел безопасности движения К 8-37-64; отделы оформления и писем К 8-36-60

Сдано в набор 23.3.1967. Бум. 60×90⅛. 2.25 бум. л.=4 печ. л. Тираж 2 000 000 экз.
Подп. к печ. 27.04.67. Г-42282. Цена 30 коп. Зак. 604.

Издательство ДОСААФ (Москва, В-6, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Воениздата (Москва, Д-7, 1-й Беговой проезд, 7а, корпус 8)

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

В ГОСТЯХ У ЮНЫХ

В. ГОГИШ: «В девятьсот семнадцатом автомобилисты героически сражались за власть Советов...»

Устный выпуск журнала
ЗА РУЛЕМ
В номере
Рассказ о новой Волге и новом „Москвиче“
Встреча с победителями мировых и вс...
состязаний по автомото...
Рассказ героя-водителя. По военным...
Кинофильм

О встрече с редакцией извещала сделанная ребятами афиша (снимок слева).

А зал полным-полнехонек. Все слушают, всем интересно (справа).



А. ОЛЕЙНИКОВ: «Когда-то и я был членом мотосекции Дворца пионеров».

Н. СОРОКИН: «Знать правила как таблицу умножения».



Работники Московского дворца пионеров, пригласившие редакцию журнала «За рулем» на встречу с юными автомобилистами столицы, по-дружески предупреждали: «Только, пожалуйста, недолго. По опыту знаем, больше часа слушать не станут. Такой возраст!»

Мы вняли этому совету и, как выяснилось, допустили ошибку. После окончания встречи ребята окружили нас тесным кольцом и засыпали вопросами. Можно было только поражаться их автомобильной эрудиции и осведомленности, их неподдельному интересу но всему тому, что связано с мотором, движением, скоростью. Наверно, не хватило бы суток, чтобы удовлетворить любознательность юных водителей.

С той минуты, когда представители редакции и ее авторского актива вошли в шумное фойе пионерского театра, они почувствовали, что попали в родную среду, к своим читателям, с которыми всегда легко установить контакт.

Ребята вывесили огромную афишу. И хотя написана она была без соблюдения законов графики, зато с любовью, с желанием привлечь всеобщее внимание и подробно рассказать об устном выпуске журнала. А переполненный до краев зал пионерского театра (многим так и пришлось простоять около двух часов — не хватило места) весьма красноречиво говорил о заинтересованности аудитории.

С одинаковым вниманием слушала она воспоминания командира красногвардейского автоотряда Владимира Львовича Гогиша и рассказ испытателя новых автомобилей Николая Павловича Ионкина, речь сотрудника ГАИ Николая Дмитриевича Сорокина и выступление воспитанника мотосекции Дворца пионеров Анатолия Олейникова, ныне трехкратного чемпиона страны по мотоспорту, конструктора спортивных двигателей.

Говорят, что нынешних ребят трудно чем-нибудь удивить. Но взгляните на них в тот момент, когда им доверяют руль автомобиля или мотоцикла. Каждый подросток чувствует себя первооткрывателем, каждый преисполнен гордости. В самом деле, трудно найти другую область, которая так притягивает к себе мальчишек и отлучает от пустых уличных забав, как авто- и мотодело.

На встречу с редакцией пришли и старшеклассники, чей водительский стаж исчисляется уже многими тысячами километров, и те, кто лишь в этом году переступил порог клуба юных автомобилистов. В зале сидели участники многих юношеских соревнований, разрядники, вкусившие сладость первых побед в ралли, «фигурке», юношеском двоеборье, и совсем «зеленые» новички. И всех их объединяла любовь к автомобилю, авто- и мотоспорту. Любовь не временная, не преходящая.

У каждого из нас, взрослых участников встречи, осталось глубокое убеждение, что из рядов этих юных собеседников вырастут замечательные знатоки автодела, отличные водители, хорошие спортсмены. И думалось: как в сущности это прекрасно, что есть в Москве городской клуб юных автомобилистов и автомобильный клуб Дворца пионеров, что в Первомайском, Тимирязевском, Ленинском, Дзержинском и других районных домах пионеров действуют свои автосекции и клубы. Как хорошо, что есть такие люди, как Юрий Викторович Плотников, Анатолий Евгеньевич Гиеушев, Лазарь Васильевич Берман и многие другие, отдающие все свои силы, талант и энергию воспитанию юных водителей.

И в то же время возникали вопросы. Почему все это есть только в Москве и еще в трех-четырех городах? Почему министерства просвещения — союзное и республиканские — не распространяют бесценный опыт москвичей, чтобы в учебных и воспитательных целях использовать огромную тягу школьников к автоделу?

Хочется верить, что с такой же благодарной юношеской аудиторией, как в пионерском театре столицы, мы сможем в скором времени встретиться и во многих других городах страны.

Фото В. Бровко

Среди тех, кто пришел на встречу с редакцией, были юные автоспортсмены. Десятиклассница Нина Дмитриева — призер ралли «Юниор».

Н. ИОНКИН: «Чтобы стать испытателем, надо заниматься автоспортом».







ПО ПРИБАЛТИКЕ
Описание маршрутов — на 11-й странице
ДОРОГАМИ ПОДВИГОВ И СЛАВЫ
МОСКВА
ЛЕНИНГРАД
ТАЛЛИН
РИГА
ВИЛЬНЮС
МИНСК
КАУНАС
КАЛИНИНГРАД
КЛАЙПЕДА
НОВГОРОД
ПСКОВ
СМОЛЕНСК
ВИТЕБСК
КАЛИНИН
КАЛУГА
МОГИЛЕВ
БРЕСТ
на Ярославль
на Горький
на Куйбышев
на Симферополь
на Брянск
на Киев
на Львов
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
автопансионаты кемпинги
дорожные гостиницы и Дома колхозника
Автозаправочные станции
Станции техобслуживания
турбазы
Маршрут № 1
» № 2